

Lagrådsremiss

Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 19 maj 2016

Sven-Erik Bucht

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås hur de delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som förutsätter lagreglering ska genomföras i svensk rätt.

Direktivet föreslås genomföras huvudsakligen genom en ny lag om krav på installationer för alternativa drivmedel. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg. Avgifter för att ladda elfordon vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska vidare få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka drivmedel som fordon kan tankas med eller laddas vid laddningspunkter och om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om jämförelsepriser för andra relevanta drivmedel. Slutligen förtydligas ellagen (1997:857) så att det framgår att en innehavare av en laddningsstation för elfordon inte omfattas av vissa skyldigheter enligt lagen även om innehavaren tar betalt för elen.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 18 november 2016.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel	4
2.2	Förslag till lag om ändring i ellagen (1997:857)	6
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Direktivet	8
4.1	Bakgrund	8
4.2	Direktivets innehåll	9
4.2.1	Sammanfattning	9
4.2.2	Standarder för laddningsstationer för elfordon	9
4.2.3	Standarder för elförsörjning till andra typer av fordon m.m.	10
4.2.4	Standarder för landströmsförsörjning	10
4.2.5	Standarder för väteförsörjning till vägtransporter	11
4.2.6	Standarder för naturgasförsörjning till transporter	11
4.3	Det nationella handlingsprogrammet hanteras i särskild ordning	11
5	Förslag till genomförande	12
5.1	En ny lag	12
5.2	Krav på installationer för alternativa drivmedel	15
5.3	Skyldigheter för elleverantörer	18
5.4	Skäliga, objektiva och icke-diskriminerande avgifter för laddning av elfordon	20
5.5	Användarinformation	22
5.5.1	Information om möjligheten att förse motorfordon med alternativa drivmedel	22
5.5.2	Prisinformation om andra jämförliga bränsletyper	23
5.6	Tillsyn	25
5.7	Överklagande	27
5.8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	27
6	Konsekvenser	28
7	Författningskommentar	31
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014	35
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	55
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	59

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om krav på installationer för alternativa drivmedel,
2. lag om ändring i ellagen (1997:857).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om hur installationer för alternativa drivmedel ska vara utformade och om information till användarna av sådana installationer.

2 § Med alternativa drivmedel avses bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn.

Krav på installationer

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på

1. installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg, och
2. vilken renhetsgrad väte ska ha i installationer som avses i 1.

Avgifter för laddning av elfordon

4 § Avgifter för att ladda elfordon vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande.

Med laddningspunkt avses ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. En laddningspunkt ska anses vara tillgänglig för allmänheten om användarna har icke-diskriminerande åtkomst till den.

Information till användare

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, i den ursprungliga lydelsen.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om enhetspriser för andra relevanta drivmedel.

Tillsyn

7 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

9 § Tillsynsmyndigheten får ta ut avgifter för ärendehandläggning och för tillsynen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana avgifter.

Överklagande

10 § Beslut om föreläggande enligt 8 § och avgift enligt 9 § första stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 18 november 2016.

2.2 Förslag till lag om ändring i ellagen (1997:857)

Härigenom föreskrivs¹ att 8 kap. 11 b § och 11 kap. 13 § ellagen (1997:857) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

11 b §²

En elleverantör *skall* till nätmyndigheten lämna uppgift om de priser och leveransvillkor som elleverantören tillämpar för leverans av el *till elanvändare*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *meddelar* närmare föreskrifter om elleverantörens skyldigheter enligt första stycket.

En elleverantör *ska* till nätmyndigheten lämna uppgift om de priser och leveransvillkor som elleverantören tillämpar för leverans av el *i en elanvändares uttagspunkt*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela* närmare föreskrifter om elleverantörens skyldigheter enligt första stycket.

11 kap.

13 §³

Ett avtal mellan en konsument och en elleverantör ska innehålla uppgifter om

Ett avtal mellan en konsument och en elleverantör *om leverans av el i konsumentens uttagspunkt* ska innehålla uppgifter om

1. elleverantörens namn, adress, telefonnummer och webbplats,
2. elleverantörens åtagande gentemot konsumenten,
3. när avtalet träffas och vid vilken tidpunkt elleverantören planerar att överta leveranserna till konsumenten,
4. var konsumenten kan finna information om elleverantörens priser och övriga villkor,
5. villkoren för fakturering och betalning,
6. den tid som avtalet löper eller om det löper tills vidare,
7. vad som gäller avseende förlängning av ett avtal som löper under viss tid,
8. villkoren för uppsägning av avtalet,
9. hur ersättningen beräknas vid uppsägning i förtid av ett avtal som löper under viss tid,
10. villkoren för ersättning om elleverantören inte uppfyller sitt åtagande enligt avtalet, och

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2006:926.

³ Senaste lydelse 2011:712.

11. hur elleverantören på sin webbplats samt på begäran på annat sätt tillhandahåller den ytterligare konsumentrelaterade information som anges i 18 §.

Information om avtalsvillkoren och uppgifterna enligt första stycket ska lämnas till konsumenten innan avtalet ingås eller bekräftas.

Denna lag träder i kraft den 18 november 2016.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Näringsdepartementet utarbetades hösten 2015 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Direktivet finns som *bilaga 1* till denna lagrådsremiss. Promemorians lagförslag finns som *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns som *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2015/08127/MRT).

4 Direktivet

4.1 Bakgrund

Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen har sin bakgrund i Europa 2020-strategin om smart och hållbar tillväxt för alla, och i vitboken om EU:s framtida transportpolitik. I vitboken finns en målsättning om att minska transportsektorns oljeberoende och ett mål om att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 60 procent fram till 2050, jämfört med 1990 års nivåer. I vitboken aviserade kommissionen att den skulle ta fram en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta (initiativ 24) och utfärda riktlinjer och standarder för tankningsinfrastrukturen (initiativ 26).

Kommissionens förslag till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen innehöll bland annat krav på att medlemsstaterna ska bygga upp ett siffersatt lägsta antal laddningsstationer för elbilar respektive tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte senast 2020. Detta ansågs enligt kommissionens förslag vara avgörande för att skapa ett nätverk för laddningsstationer och tankstationer för att främja konsumenternas efterfrågan på fordon som drivs med alternativa bränslen, och för att uppmuntra tillverkare att utveckla sådana fordon till konkurrenskraftiga priser. Enligt kommissionen hålls användningen av rena bränslen tillbaka av de höga kostnaderna för fordon, den låga efterfrågan samt avsaknad av relevant bränsleinfrastruktur. Efter förhandlingar i rådet och Europaparlamentet mjukades dock kraven upp, och det antagna direktivet ger medlemsstaterna större frihet att avgöra omfattningen av den infrastruktur som ska byggas upp.

4.2 Direktivets innehåll

4.2.1 Sammanfattning

Direktivets huvudsakliga syfte är att minimera transporternas oljeberoende och minska deras inverkan på miljön.

En central fråga i direktivet är att varje medlemsstat ska upprätta ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen som ska överlämnas till kommissionen senast den 18 november 2016. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av laddnings- och tankstationer för olika typer av alternativa bränslen, såsom elektricitet, vätgas och naturgas, och olika former av stödåtgärder. Avsikten är att medlemsländernas strategier sammantagas och på lång sikt ska ge en säkerhet för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik och infrastrukturuppbyggnad.

Utöver krav på att ta fram en handlingsplan anges i direktivet att medlemsstaterna ska säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddningsstationer för fordon, för tankstationer och för landströmsanläggningar. Standarderna anges i bilaga till direktivet och utgörs av standarder som har antagits av standardiseringsorganisationer. För vissa typer av installationer finns inte några standarder angivna, men kommissionen har fått befogenhet i direktivet att ta fram sådana standarder. Syftet med standarderna är i första hand att säkerställa driftskompatibilitet. Standarderna ska uppfyllas för installationer som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017.

Direktivet innehåller vidare vissa krav på prissättningen samt att olika typer av information ska göras tillgänglig för användarna. Dessa krav ska vara genomförda senast den 18 november 2016.

4.2.2 Standarder för laddningsstationer för elfordon

Artikel 4.1–4.4 och 4.7–4.12 innehåller bestämmelser om laddningsstationer för elfordon. I artikel 4.4 anges att medlemsstaterna ska säkerställa att laddningsstationer som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller åtminstone de tekniska specifikationer som anges i bilaga II till direktivet. Punkt 1.1 och 1.2 i bilaga II till direktivet hänvisar till särskilt angivna s.k. EN-standarder. Med laddningsstation avses enligt artikel 2.3 ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. Direktivet skiljer mellan normala och snabba laddningsstationer, se definitioner i artikel 2.4 och 2.5. Kraven i artikel 4.4 om att uppfylla vissa tekniska specifikationer omfattar såväl normala som snabba laddningsstationer. Direktivet skiljer vidare mellan laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten och sådana som inte är tillgängliga för allmänheten, jfr definitionen i artikel 2.7 om vad som avses med för allmänheten tillgänglig laddningsstation. Definitionen kräver t.ex. inte att en laddningsstation ska tillhandahållas av det allmänna för att den ska anses som tillgänglig för allmänheten. Det är tillräckligt att användarna har icke-diskriminerande åtkomst till stationen. Många av bestämmelserna i

direktivet gäller endast laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten.

Smarta mätare

Enligt artikel 4.7 ska laddning av elfordon vid för allmänheten tillgängliga laddningsstationer, om det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, ske med hjälp av sådana system med smarta mätare som avses i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU och uppfylla kraven i artikel 9.2 i det direktivet.

Med smart mätare i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU, det s.k. energieffektiviseringsdirektivet, avses ett elektroniskt system som kan mäta energianvändningen, ge mer information än en traditionell mätare och kan överföra uppgifter genom en sorts elektronisk kommunikation. Artikel 9.2 i energieffektiviseringsdirektivet innehåller bestämmelser med särskilda krav som ska ställas på mätare, informationssystem och faktureringsystem i den mån som medlemsstaterna installerar smarta mätare för el.

4.2.3 Standarder för elförsörjning till andra typer av fordon m.m.

Enligt artikel 4.14 första stycket a i direktivet har kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att göra tillägg till artikel 4 och punkterna 1.3–1.6 och 1.8 i bilaga II till direktivet för att kräva att den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas uppfyller de tekniska specifikationer som innefattas i de europeiska standarder som ska utvecklas i enlighet med artikel 4.13. Det handlar om standarder avseende trådlösa laddningspunkter, byte av batteri för motorfordon, laddningspunkter för motorfordon i kategori L och elbussar samt landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart. Direktivet i dess nuvarande lydelse innehåller således inga standarder som ska användas vid elförsörjning inom dessa områden.

4.2.4 Standarder för landströmsförsörjning

Enligt artikel 4.6 ska medlemsstaterna säkerställa att installationer för landströmsförsörjning till transporter till sjöss som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 1.7 i bilaga II till direktivet. Enligt punkt 1.7 i bilaga II till direktivet ska landströmsförsörjningen till havsgående fartyg, vilket inbegriper utformning, installation och testning av systemen, uppfylla de tekniska specifikationerna i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1. Enligt definitionen i artikel 2.6 avses med landströmsförsörjning tillhandahållande av landström genom ett standardiserat gränssnitt till havsgående fartyg eller fartyg i inlandssjöfart vid kaj.

4.2.5 Standarder för väteförsörjning till vägtransporter

Enligt artikel 5.2 ska medlemsstaterna säkerställa att de för allmänheten tillgängliga tankstationer för väte som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 2 i bilaga II till direktivet. Punkt 2 i bilaga II anger att tankstationerna ska uppfylla vissa angivna ISO-standarder, men också att renheten av vätet ska uppfylla en viss ISO-standard.

4.2.6 Standarder för naturgasförsörjning till transporter

Artikel 6 innehåller bestämmelser om naturgasförsörjning till transporter. Naturgas inbegriper såväl komprimerad sådan (CNG) som flytande sådan (LNG), jfr artikel 2.1. Enligt artikel 6.9 ska medlemsstaterna säkerställa att de CNG-tankstationer för motorfordon som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 3.4 i bilaga II till direktivet. Punkt 3.4 innehåller dock inte några angivna specifikationer. Däremot har kommissionen enligt artikel 6.11 första stycket a) befogenhet att anta delegerade akter för att göra tillägg till nämnda artikel och till punkterna 3.1, 3.2 och 3.4 i bilaga II. Avsikten är att kraven ska kunna kompletteras när standarder har utarbetats inom berörda europeiska eller internationella standardiseringsorgan. Det kan för övrigt nämnas att det inte heller för punkterna 3.1 och 3.2 i bilaga II finns några standarder angivna. För punkt 3.3 i bilaga II finns förvisso standarder angivna, men när det gäller dessa standarder, som rör tekniska specifikationer för anslutningsdon/behållare för CNG, finns i direktivet inget krav i någon artikel att följa dessa specifikationer. Däremot kan ett sådant krav införas av kommissionen med stöd av den nämnda delegationsrätten i artikel 6.11 första stycket a.

Vidare har kommissionen enligt artikel 6.12 befogenhet att anta delegerade akter om det i vissa fall saknas internationella standarder.

4.3 Det nationella handlingsprogrammet hanteras i särskild ordning

I avsnitt 4.2 har det nämnts att direktivet kräver att varje medlemsstat ska anta ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. Denna lagrådsremiss behandlar inte frågor som kommer att omfattas av handlingsprogrammet, och som bereds i Regeringskansliet i särskild ordning. Det ska i det sammanhanget understrykas att Sverige ska ha en fossilfri fordonflotta. Infrastrukturen för alternativa bränslen är en viktig fråga för att kunna ställa om person- och godstransporterna till mer hållbara alternativ.

Förslagen i denna lagrådsremiss syftar således enbart till att genomföra direktivets krav på vilka standarder som ska gälla för installationer för alternativa bränslen och på information till användarna.

5 Förslag till genomförande

5.1 En ny lag

Regeringens förslag: Direktivet ska genomföras genom en ny lag, benämnd lag om krav på installationer för alternativa drivmedel.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens, men lagens namn är annorlunda.

Remissinstanserna: Nästan alla remissinstanser tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget att genomföra direktivet genom en ny lag. *Boverket, Scania, Svensk Etanol Kemi AB (SEKAB)* och *2030-sekretariatet* anser att lagens namn inte tillräckligt väl motsvarar dess innehåll. *Energimarknadsinspektionen* avstyrker hela den föreslagna lagen.

Skälen för regeringens förslag

Direktivets syfte är i första hand användarvänlighet och driftskompatibilitet

Direktivet fastställer i artikel 1 en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att minimera transporternas oljeberoende och minska deras inverkan på miljön. Direktivet anger icke kvantifierade minimikrav för utbyggnaden som ska följas av medlemsstaterna. I skäl 13 anges att syftet med direktivet är att främja alternativa bränslen och utveckla relevant infrastruktur. I skäl 22 anges vidare att avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela unionen på efterfrågesidan. För att uppnå dessa syften innehåller direktivet bl.a. gemensamma tekniska specifikationer för laddnings- och tankstationer samt skyldigheter att lämna olika typer av information. Något syfte att t.ex. höja säkerheten eller öka miljöskyddet har inte direktivet även om det naturligtvis kan bli följden av att gemensamma standarder följs.

I princip oreglerat område i svensk rätt

Av promemorian framgår att de frågor som direktivet tar sikte på i mycket liten, om ens någon, utsträckning regleras i svensk rätt i dag. Ingen myndighet har i dag ett uppdrag eller en uppgift som direkt motsvarar direktivets krav och syften. I den mån det finns bestämmelser eller bemyndiganden för regeringen eller myndigheter att meddela föreskrifter om t.ex. elektriska anläggningar, tankstationer eller krav på fordon baseras dessa bemyndiganden antingen på andra skäl – i första hand säkerhetsskäl – än de skäl som direktivet grundar sig på, eller omfattar bara delvis det område som direktivet reglerar. Detta försvårar eller t.o.m. omöjliggör enligt promemorian utnyttjande av dessa bemyndiganden för att meddela sådana föreskrifter som direktivet kräver.

Till exempel kan det nämnas att enligt 9 kap. 1 § andra stycket ellagen (1997:857) får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i den mån det behövs från elsäkerhetssynpunkt, meddela föreskrifter

om kontroll, provning eller besiktning samt andra föreskrifter som rör elektriska anläggningar, anordningar avsedda att anslutas till sådana anläggningar, elektriskt materiel eller elektriska installationer. Eftersom bemyndigandet kräver att föreskrifterna behövs från elsäkerhetssynpunkt är bemyndigandet inte möjligt att använda för att genomföra de krav på standarder på laddningsstationer som direktivet kräver. Vidare kan det nämnas att fartygssäkerhetslagen (2003:364) endast ger möjlighet att meddela föreskrifter som rör fartyget och dess utrustning, inte förhållanden i land. Direktivets krav på standarder på installationer för landströmsförsörjning kan således inte hanteras genom befintliga bemyndiganden för krav på den del av installationen som ligger på land. För en utförligare beskrivning av befintlig svensk rätt hänvisas till sidorna 13, 14, 17 och 19 i promemorian.

Enligt promemorian krävs för att genomföra direktivet i befintlig lagstiftning att befintliga bemyndiganden justeras och i vissa fall även att det görs ändringar i de grundläggande lagarnas syfte och ändamålsbeskrivningar. Ingen remissinstans motsätter sig denna bedömning. Det är förvisso inte ovanligt att vid genomförande av direktiv utnyttja befintlig lagstiftning och komplettera denna med t.ex. nya bemyndiganden och på andra sätt införa nya bestämmelser inom befintlig sektorslagstiftning. Det är snarare den metod som i första hand normalt används. I detta fall skulle genomförandet av direktivet med en sådan metod dock bli ovanligt mycket fragmenterat och svåröverskådligt eftersom direktivets innehåll rör frågor som i Sverige är fördelade på ett flertal helt olika politikområden, och där ett flertal myndigheter skulle beröras. Ett genomförande av hela direktivet skulle inte heller kunna ske i befintlig lagstiftning, utan viss ny lagstiftning skulle krävas i vilket fall som helst. Ett alternativ som enligt promemorian framstår som lämpligare i detta fall är att genomföra direktivet genom en ny lag som samlar samtliga de frågor som direktivet omfattar, utifrån de särskilda syften som direktivet har.

Regeringen delar de bedömningar som görs i promemorian i detta avseende, liksom en i stort sett helt enig remisskrets. Regeringen föreslår således, i likhet med förslaget i promemorian, att direktivet genomförs genom en ny lag där t.ex. bemyndiganden kan anpassas efter direktivets syfte.

Detta utesluter inte att det i framtiden kan visa sig att vissa delar av direktivet i stället kan lämpa sig för att tas om hand inom ramen för annan lagstiftning, under förutsättning att det görs de ändringar som behövs i den lagstiftningen. Ett sådant exempel är krav på installationer för landströmsförsörjning, där *Transportstyrelsen* framför önskemål om att få ett utvidgat bemyndigande i fartygssäkerhetslagen (2003:364) för att föreskriva om krav som räcker in på landsidan.

Lagens namn

I promemorian föreslås att lagens namn bör vara lag om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter. Begreppet bränsle föranleder inledningsvis en kommentar. I den svenska språkversionen av direktivet används termen alternativa bränslen. Eftersom direktivet tar sikte på bränslen som används endast inom transportområdet, hade termen drivmedel varit bättre att använda i den svenska språkversionen. Alternativa

drivmedel är t.ex. den term som används för motsvarande produkter i drivmedelslagen (2011:319). Vid genomförandet av direktivet, t.ex. i de lagförslag som lämnas i denna lagrådsremiss, bör således termen alternativa drivmedel användas i stället för alternativa bränslen. Innebörden är dock densamma som avses i direktivet.

Boverket, Scania, SEKAB och 2030-sekretariatet ifrågasätter förslaget till lagens namn som de menar inte motsvarar vad som konkret regleras i lagen. Regeringen kan hålla med om att det föreslagna namnet på lagen inte ger en fullständig bild av vad lagen innehåller. Det är dock inte möjligt och oftast inte heller lämpligt att uppnå en sådan precision i rubriken till en författning. Med anledning av att regeringen i avsnitt 5.2 föreslår att lagen ska möjliggöra meddelandet av föreskrifter i fråga om infrastruktur för fler typer av alternativa drivmedel än vad som förslås i promemorian, är det tillräckligt att det i lagens namn talas om alternativa drivmedel utan närmare precisering.

Däremot håller regeringen med *Boverket* om att det av lagens namn tydligare bör framgå att lagen endast reglerar vilka konkreta krav som ska gälla för själva installationerna, dvs. laddnings- och tankstationerna. Annars finns en risk att lagens namn ger anledning att tro att lagen även innehåller bestämmelser om t.ex. krav på uppbyggnad av infrastrukturen i stort. Regeringen föreslår således att lagen bör benämnas lag om krav på installationer för alternativa drivmedel.

Terminologin i övrigt

I den svenska språkversionen av direktivet används vidare termen naturgas. Flera remissinstanser (*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Bil Sweden och Energigas Sverige*) anser att användandet av termen naturgas är missvisande eller av andra skäl mindre lämpligt. De har dock något olika förslag till vilken term som i stället bör användas. I begreppet naturgas inbegrips enligt artikel 2.1 biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG). Oavsett om gasen har fossilt ursprung (och då i allmänhet benämns naturgas) eller icke fossilt ursprung (och då i allmänhet benämns biogas) består gasen av i princip 100 procent metan. Termen metangas, som förespråkas av åtminstone ett par av remissinstanserna, synes därmed mer lämplig att använda. Regeringen återkommer till denna fråga i det fortsatta förordningsarbetet.

Även i övrigt i direktivet används termer som inte är helt vedertagna eller som av andra skäl är mindre lämpliga. Det gäller bland annat termen laddningsstation, se avsnitt 5.4.

5.2 Krav på installationer för alternativa drivmedel

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg och vilken renhetsgrad väte ska ha i sådana installationer.

Med alternativa drivmedel ska avses bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att lagen ska innehålla konkreta bemyndiganden som reglerar varje enskild typ av installation m.m. som direktivet i dess nuvarande lydelse innehåller bestämmelser om. I promemorian föreslås inte någon definition av alternativa drivmedel.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Trafikverket, VTI, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Sveriges kommuner och landsting, Bil Sweden, Power Circle, Scania, Svensk energi, Svenska petroleum- och biodrivmedelsinstitutet, Svensk Etanol Kemi AB, 2030-sekretariatet och Strateco AB* framför synpunkter som innebär att lagen inte enbart bör reglera krav på laddnings- och tankstationer för el, väte och naturgas utan även möjliggöra föreskrifter om krav på installationer för andra typer av alternativa drivmedel. Flera av dessa remissinstanser anser också att nödvändiga definitioner så långt möjligt bör regleras på lägre föreskriftsnivå än lag. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser att vissa av bemyndigandena kan tas bort eftersom de överlappar varandra. *Statens energimyndighet (Energimyndigheten)* och *Transportstyrelsen* anser att begreppet alternativa bränslen bör definieras i lagen. Flera remissinstanser har synpunkter på utformningen av de konkreta bemyndigandena och definitionerna. *Elbil Sverige* anser till exempel att privata laddningsstationer inte ska betraktas som en normal laddningsstation. *Chademo* och *2030-sekretariatet* anser att privata laddningsstationer inte ska omfattas av kraven på tekniska standarder. *Energimyndigheten* och *Svensk Energi* efterfrågar ett klagörande av om reglerna kommer att omfatta laddinfrastruktur i privat miljö. *Tesla Motors Sverige (Tesla)* anser att krav på tekniska specifikationer endast bör gälla laddningspunkter som erbjuder mindre än 100 kW.

Skälen för regeringens förslag

I promemorian föreslås att den föreslagna lagen i så stor utsträckning som möjligt ska delegera till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela nödvändiga föreskrifter om t.ex. krav på installationer för laddnings- och tankstationer. Ingen remissinstans motsätter sig denna utgångspunkt. Regeringen delar också den bedömning som görs i promemorian.

När det gäller krav på tekniska specifikationer som installationer för alternativa drivmedel ska uppfylla finns i direktivet sådana krav endast för laddningsstationer för el och för tankstationer för väte och metangas, jfr artiklarna 4, 5 och 6. Förslaget i promemorian innebär också att den

föreslagna lagen ska ge regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om krav på installationer för just el, väte och metangas. På marknaden förekommer dock, vilket också framgår av remissvaren, utöver el, väte och metangas, ett flertal andra typer av alternativa drivmedel som de flesta kan anses vara sådana drivmedel som avses i direktivet. Särskilt olika typer av biodrivmedel nämns av flera remissinstanser. Flera remissinstanser pekar också på det utvecklingsarbete som pågår för andra alternativa drivmedel. Här nämns av flera remissinstanser elektrifierade vägar eller andra sätt att kontinuerligt föra över el till fordon under gång som ett typexempel. Ett stort antal remissinstanser framför också synpunkter som samtliga innebär att lagen än mer bör ges karaktär av en ramlag och möjliggöra en reglering av installationer för även andra typer av alternativa drivmedel. Enligt remissinstanserna är det vidare, bl.a. mot bakgrund av den snabba tekniska utvecklingen, onödigt att låsa fast definitioner i lagen. Ett sådant exempel som nämns är att den avgränsning mellan normala och snabba laddningsstationer för elfordon som finns i direktivet och som föreslagits i promemorian inte nödvändigtvis är den mest lämpliga i praktiken.

Även om regeringen har förståelse för promemorians förslag är det enligt regeringen mycket som talar för att vid framtagandet av en sådan ny lagstiftning som den aktuella inte avgränsa lagen till enbart de drivmedelstyper som för närvarande regleras i direktivet. Någon tydlig och avgränsande definition av vad som utgör alternativa drivmedel ges inte heller i direktivet. Definitionen i artikel 2.1 på alternativa bränslen anger att det är ”bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning för transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn”. I definitionen anges vidare att alternativa bränslen bland annat inbegriper el, väte, biodrivmedel, syntetiska och paraffiniska bränslen, naturgas (dvs. metangas, se avsnitt 5.1) och gasol. Uppräkningsen är således inte uttömmande.

Utvecklingen av alternativa drivmedel är snabb och det kan inte uteslutas att det kan uppstå behov av att standardisera installationer för även andra typer av alternativa drivmedel. Regeringen anser därför i likhet med de flesta remissinstanser att lagen bör möjliggöra för sådana föreskrifter även om det i dag inte finns standarder för andra installationer för alternativa drivmedel än el, väte och metangas. En lag som möjliggör för föreskrifter om även andra typer av drivmedel än de som för närvarande regleras i direktivet strider inte heller mot direktivet, och är dessutom således efterfrågad av ett stort antal av remissinstanserna, företrädande olika intressen. En sådan mer utvidgad lag kan också ge bättre möjligheter att bidra till regeringens mål att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta.

En ytterligare anledning för att vidga lagens tillämpningsområde är att kommissionen enligt artikel 10.5 i direktivet senast den 31 december 2020 ska göra en översyn av direktivet och vid behov lägga fram förslag om att ändra det genom att fastställa nya gemensamma tekniska specifikationer avseende den infrastruktur för alternativa drivmedel som omfattas av tillämpningsområdet för direktivet. Tillämpningsområdet för direktivet när det gäller vad som är alternativa drivmedel är som nämnts vidare än enbart el, väte och naturgas som för närvarande är de enda

bränslen som omfattas av de konkreta kraven i direktivet. Även av detta skäl är det således rimligt att lagen utformas så att den möjliggör införandet av krav på installationer för fler typer av alternativa bränslen utan att lagen behöver ändras.

Ett generellt bemyndigande som täcker krav på installationer för alla alternativa drivmedel som omfattas av direktivet

Frågan är hur en sådan reglering bör utformas för att uppnå syftet att ta hand om framtida krav på standarder för installationer eller överföringar av andra typer av alternativa drivmedel. Ett sätt är att utöka antalet bemyndiganden till att omfatta även andra nu kända alternativa drivmedel, såväl sådana som redan finns på marknaden som sådana som är under utveckling, och då försöka utforma bemyndigandena så att de förhoppningsvis täcker även andra typer av drivmedel. En sådan lösning förefaller dock mindre lämplig eftersom risken är stor att någon typ av drivmedel ändå inte kommer att täckas. En bättre lösning är att utforma ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer en mer generell möjlighet att meddela föreskrifter om krav på installationer för samtliga alternativa drivmedel som avses med direktivet. En avgränsning av bemyndigandets omfattning kan då uppnås genom att i lagen ta in en definition av begreppet alternativt drivmedel. Det ska nämnas att även om det i lagen tas in ett sådant generellt bemyndigande kan det för närvarande ändå bara utnyttjas för de krav på installationer för el, väte och metangas som direktivet innehåller i sin nuvarande lydelse. En användning av bemyndigandet för andra typer av installationer kräver att ett sådant förslag bereds med berörda i sedvanlig ordning.

Regeringen föreslår således att det i lagen förs in ett generellt bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav på installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg. Bemyndigandet ska således användas för att meddela föreskrifter om de tekniska specifikationer som finns i bilaga II till direktivet, dvs. krav på laddningspunkter för elfordon, tankstationer för väte för motorfordon och för naturgas. Det bör särskilt anges i bemyndigandet att föreskrifterna även får omfatta krav på vilken renhet väte ska ha i sådana installationer eftersom detta inte kan anses utgöra ett krav på själva tankstationen men ändå nämns särskilt i direktivet (jfr punkt 2.2 i bilaga II). Det ska nämnas att för närvarande innehåller bilaga II inte krav för samtliga typer av laddnings- eller tankstationer. Direktivet ger dock (jfr artiklarna 4.14 och 6.11–6.12) kommissionen en möjlighet att genom delegerade akter införa sådana krav. Det föreslagna bemyndigandet kan således användas även för att genomföra de eventuella tillkommande krav som kommissionen kan komma att meddela med stöd av delegationen i direktivet. Bemyndigandet kan dock utöver det även användas för att införa krav på andra installationer, så länge dessa avser sådana alternativa drivmedel som omfattas av direktivets definition. Regeringen föreslår därför också att det tas in en definition av begreppet alternativa drivmedel i lagen. En sådan definition efterfrågas också av *Energimyndigheten* och *Transportstyrelsen*. Definitionen bör i princip motsvara den som finns i artikel 2.1 i direktivet.

Direktivets definition av alternativa drivmedel i den del som anger att drivmedlet bidrar till utfasning av fossila bränslen är dock inte möjlig att förena med det faktum att fossil metangas obestriddligen omfattas av direktivet, jfr t.ex. artikel 2.1. Kravet i definitionen i direktivet att drivmedlet ska bidra till utfasning av fossila bränslen bör därför inte tas in i definitionen i lagen. Inte heller bör den uppräkningslista som anges i direktivet tas in i lagtexten eftersom den inte är uttömmande.

Det föreslagna bemyndigandet kan som det är utformat också användas för att meddela föreskrifter om smarta mätare (jfr artikel 4.7 i direktivet). Regeringen delar den slutsats som dras i promemorian (s. 14), dvs. att något krav att installera smarta mätare vid laddningsstationer inte bör införas förrän detta är förenligt med genomförandet av det s.k. energieffektiviseringsdirektivet. Bestämmelsen i artikel 4.7 i direktivet bör dock, som föreslås i promemorian, åtminstone genomföras på så sätt att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om krav att installera smarta mätare. Föreskrifter med sådana krav kan därmed meddelas när förutsättningarna kan konstateras vara sådana som direktivet avser enligt vad som anförts ovan.

I och med att promemorians förslag med flera detaljerade bemyndiganden således föreslås ändras till ett generellt bemyndigande är de synpunkter som remissinstanserna har på utformningen av bemyndigandena enligt förslaget i promemorian i de flesta fall inte längre relevanta i lagstiftningsarbetet. Det utesluter inte att synpunkterna kan behöva beaktas i det fortsatta förordningsarbetet.

En ytterligare följd av att bemyndigandet föreslås vara mer allmänt utformat jämfört med promemorians mer detaljerat utformade bemyndiganden är att något behov av att i lagen införa samtliga de definitioner som föreslås i promemorian inte längre finns. Om definitioner, utöver vad som föreslås i detta avsnitt och i avsnitt 5.4, krävs för att genomföra direktivet korrekt kan dessa definitioner i stället tas in i föreskrifter på lägre nivå, vilket också flera remissinstanser önskar. De synpunkter som remissinstanserna har på utformningen av definitionerna kan således i stället beaktas i det fortsatta förordningsarbetet.

5.3 Skyldigheter för elleverantörer

Regeringens förslag: Ellagens bestämmelser förtydligas när det gäller skyldigheten för en elleverantör att till nätmyndigheten lämna uppgift om priser och leveransvillkor och när det gäller vilka uppgifter ett avtal mellan en konsument och en elleverantör ska innehålla, så att det framgår att kraven endast gäller sådan leverans av el som sker i elanvändarens egen uttagspunkt.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås inget förtydligande i bestämmelserna om skyldighet att lämna uppgift om priser och leveransvillkor.

Remissinstanserna: *Statens energimyndighet (Energimyndigheten)* anger att det inte framgår om fastighetsägare som vidareförsäljer el vid en laddningsstation ska betraktas som energileverantör. Även *Svensk Energi* efterlyser en vidare analys av bl.a. vilka av ellagens (1997:857)

bestämmelser som ska vara tillämpliga på aktörer som säljer el via laddningsstationer. *Kommerskollegium* anser att användningen av begreppet avtal i den svenska språkversionen av direktivet är korrekt.

Skälen för regeringens förslag

Avtal med den berörda elleverantören eller den driftansvarige

Enligt artikel 4.9 ska det vid alla för allmänheten tillgängliga laddningsstationer vara möjligt för användare av elfordon att ladda elfordon vid enskilda tillfällen utan att ingå något avtal med den berörda elleverantören eller den driftansvarige.

Enligt svensk rätt innebär ett köp, oavsett omfattningen av det köpta eller varaktigheten av leveransen, att ett avtal ingås. Avtal behöver vidare inte ingås skriftligen för att vara bindande, utom i vissa få, särskilda fall. Ett köp av el vid en laddningsstation av en förare som t.ex. tillfälligt befinner sig i Sverige innebär således per definition att ett avtal ingås. Den nämnda artikeln får därför snarare anses innebära att det ska vara möjligt att köpa el vid en laddningsstolpe på samma enkla sätt som t.ex. vid en sedvanlig tankning av en bensin- eller dieseldriven bil vid en mack, utan krav på skriftlighet eller på att köparen på förhand måste avtala med leverantören eller den driftansvarige om att få köpa elen, eller ingå ett löpande kontrakt för vidare köp av el. Ett sådant köp innebär förvisso ett avtal, men avtalet ingås och köpet slutförs inom ramen för den korta stund det tar att överföra elen och betala för den. I promemorian anges att stöd för en sådan tolkning också kan hittas i den engelska språkversionen, där det talas om att användaren inte ska behöva ingå "a contract". Enligt promemorian torde den normala översättningen av contract i första hand vara kontrakt, medan den svenska termen avtal på engelska normalt motsvaras av agreement. Den på engelska framförhandlade texten pekar således enligt promemorian på att avsikten med bestämmelsen är att det ska vara möjligt att köpa el vid en laddningspunkt utan att ingå ett på längre tid bindande kontrakt. *Kommerskollegium* anser dock att översättningen är korrekt, dvs. att begreppet contract motsvarar begreppet avtal. Oavsett om översättningen är korrekt eller inte delar regeringen den bedömning som görs i promemorian när det gäller vad bestämmelsen i direktivet syftar till att uppnå. En mer bokstavlig tolkning av bestämmelsen i direktivet skulle få följder för svensk avtalsrätt som inte är rimliga i förhållande till det mål som torde vara syftet med bestämmelsen.

Elleverantörens skyldigheter

I ellagen definieras elleverantör som "den som yrkesmässigt levererar el som har producerats av honom själv eller någon annan" (1 kap. 6 § ellagen). Den som tillhandahåller laddningstjänster kan alltså vara en elleverantör i lagens mening. Bestämmelserna i ellagen tar emellertid sikte på sådana elleverantörer som levererar el till en elanvändare i elanvändarens egen uttagspunkt. Detta medför att ellagens bestämmelser om elleverantörers skyldigheter i huvudsak inte är tillämpliga när det gäller innehavaren av en laddningsstation även om innehavaren tar betalt

för elen. Det finns emellertid två situationer där det är motiverat att för-tydliga bestämmelserna i ellagen.

Ellagens krav när det gäller avtal om elleverans innebär i praktiken att avtalen måste vara skriftliga. Enligt 11 kap. 13 § ellagen ska ett avtal mellan en konsument och en elleverantör nämligen innehålla en rad uppgifter, t.ex. uppgifter om elleverantören, tid för leverans av elen, information, villkor för betalning, avtalstid och uppsägning. Många av dessa uppgifter är antingen irrelevanta eller onödiga vid ett tillfälligt köp av el vid en laddningspunkt.

Att ställa sådana krav som anges i 11 kap. 13 § ellagen vid laddning av elfordon är oförenligt med syftet med artikel 4.9 i direktivet. Det bör därför uttryckligen framgå att 11 kap. 13 § endast gäller avtal om leverans av el i konsumentens egen uttagspunkt.

På motsvarande sätt är skyldigheten enligt 8 kap. 11 b § ellagen för en elleverantör att till nätmyndigheten lämna uppgift om de priser och leveransvillkor som elleverantören tillämpar för leverans av el endast avsedd att gälla el som sker till elanvändarens uttagspunkt. Även den bestämmelsen bör förtydligas så att detta uttryckligen framgår av lagtexten.

Några andra bestämmelser i svensk rätt som är eller som kan tolkas som oförenliga med artikel 4.9 i direktivet har inte identifierats. Direktivets krav att det ska vara möjligt för användare av elfordon att ladda elfordon vid enskilda tillfällen utan att ingå något avtal med den berörda elleverantören eller den driftsansvarige är därmed uppfyllt.

5.4 Skäligen, objektiva och icke-diskriminerande avgifter för laddning av elfordon

Regeringens förslag: Avgifter för att ladda elfordon vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäligen, objektiva och icke-diskriminerande.

Med laddningspunkt ska avses ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. En laddningspunkt ska anses vara tillgänglig för allmänheten om användarna har icke-diskriminerande åtkomst till den.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. I promemorian används dock termen laddningsstation i stället för laddningspunkt.

Remissinstanserna: Konkurrensverket, Energimarknadsinspektionen, Power Circle, Svensk Energi och Svenska Petroleum och biodrivmedel Institutet (SPBI) anser att någon reglering av avgifterna inte ska införas. Även Tesla Motors Sverige (Tesla) har invändningar mot förslaget att prisreglera avgifterna. Svensk Energi anser för det fall reglering ändå införs att kravet på skäligen avgifter ska ändras till att avgifterna ska vara rimliga. Även SPBI anmärker på förslaget att ändra direktivets krav på rimliga priser till skäligen. Naturvårdsverket, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Elbil Sverige och Power Circle anser att begreppet laddningsstation är felaktigt. Tesla är vidare angelägen om att begreppet

tillgänglig för allmänheten verkligen används som det är avsett i direktivet.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 4.10 ska medlemsstaterna se till att de priser som begärs av de driftansvariga för laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten är rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande. Flera remissinstanser har invändningar mot antingen en prisreglering i stort eller mot vissa delar av förslaget, då de menar att en prisreglering är mycket olycklig på en sådan konkurrensutsatt marknad som det är frågan om. Regeringen har förståelse för att direktivets krav i detta avseende är mindre lämpligt att införa på en konkurrensutsatt marknad och att det t.ex. kan vara svårt att hitta metoder för att bedöma skäligheten i avgifterna eller avgöra vad som är en icke-diskriminerande avgift. Någon möjlighet att underlåta att genomföra direktivet i denna del finns dock inte, jfr också inledningen till avsnitt 6.

Inledningsvis bör frågan om begreppet laddningsstation tas upp. I den svenska språkversionen av direktivet används termen laddningsstation. Definitionen på en laddningsstation är enligt artikel 2.3 ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. Att använda termen laddningsstation för en plats där endast ett fordon i taget kan laddas förefaller allmänt sett mindre lyckat, bland annat vid en jämförelse med begreppet tankstation som i direktivet inte innebär någon begränsning av hur många fordon som kan använda stationen samtidigt. Att termen borde ändras framförs också av *Naturvårdsverket*, *Energimyndigheten*, *Elbil Sverige* och *Power Circle*. Vid en jämförelse med andra språkversioner kan konstateras att en mer lämplig översättning hade varit laddningspunkt, vilket också är den översättning som förespråkas av *Naturvårdsverket*, *Energimyndigheten* och *Power Circle*. Regeringen föreslår således att termen laddningspunkt i stället bör användas i den föreslagna lagen.

Enligt 7 § prisinformationslagen (2004:347) ska prisinformation för varor lämnas genom uppgift om varans pris och jämförpris. I 10 § samma lag finns närmare krav. Prisinformationen ska vara korrekt och tydlig. Om det kan tillkomma avgifter och andra kostnader, ska detta anges särskilt. Prisinformationen ska lämnas skriftligen, om konsumenten inte kan få informationen på något annat likvärdigt sätt. Prisinformationen ska slutligen lämnas på sådant sätt att det framgår klart för konsumenten vilken produkt informationen avser. Kravet i artikel 7.1 på lätt och tydligt jämförbara och transparenta priser bör således vara uppfyllt genom kraven i prisinformationslagen.

Kravet på icke-diskriminerande priser torde avse att priset ska vara detsamma för alla, under förutsättning att omständigheterna är desamma. Skillnader i pris måste baseras på objektiva villkor. Någon bestämmelse i svensk rätt som motsvarar direktivets krav finns inte. Ett krav på objektiva och icke-diskriminerande avgifter för laddning av elfordon bör därför föras in i den föreslagna lagen.

Direktivet innehåller slutligen krav på att priserna ska vara rimliga. Inte heller detta krav finns det någon motsvarighet till i svensk rätt, där prisreglering normalt inte förekommer. I promemorian föreslås att det för att uppfylla direktivets krav bör införas en bestämmelse i den föreslagna lagen om att avgifter för laddning av elfordon vid laddningspunkter som

är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, en justering av terminologin i direktivet som *Svensk Energi* och *SPBI* motsätter sig. Regeringen delar dock den bedömning som görs i promemorian. Begreppet *skäligt* är vedertaget inom svensk rätt, bl.a. i de få exempel på prisregleringar som trots allt finns, dvs. ellagen (1997:857) och lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation, och det hade också mycket väl kunnat användas i den svenska språkversionen av direktivet, jfr t.ex. den engelska språkversionen som använder termen *reasonable*. Regeringen föreslår således att det i lagen förs in ett krav att avgifter för laddning av elfordon ska vara skäliga.

Regeringen föreslår vidare att det i den föreslagna paragrafen tas in direktivets definition i artikel 2.3 av begreppet laddningspunkt och att det anges vad som krävs för att en laddningspunkt ska anses vara tillgänglig för allmänheten i enlighet med vad som följer av artikel 2.7 i direktivet. När det gäller frågan om när en laddningspunkt ska anses vara tillgänglig för allmänheten kan det, med anledning av vad *Tesla* anför, nämnas att den föreslagna definitionen innebär att den som tillhandahåller en laddningspunkt genom att begränsa åtkomsten kan bestämma själv huruvida laddningspunkten ska göras tillgänglig för allmänheten. Om laddningspunkten endast får användas av t.ex. dem som har ett avtal med anläggningsinnehavaren, torde detta innebära att åtkomsten är att anse som diskriminerande, vilket i sin tur innebär att laddningspunkten inte är att anse som tillgänglig för allmänheten.

5.5 Användarinformation

5.5.1 Information om möjligheten att förse motorfordon med alternativa drivmedel

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: *Energigas Sverige* välkomnar förslaget men uppger att det kan vara svårt att tillgängliggöra information om motorfordon vid själva tankstället. *Trafikanalys* anser att bemyndigandet måste utformas så att regeringen eller myndigheter är skyldiga att meddela föreskrifter, inte enbart att de får meddela föreskrifter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7.1 ska, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG, medlemsstaterna se till att relevant, enhetlig och tydlig information görs tillgänglig om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningspunkter. Sådan information ska göras tillgänglig i fordonsmanualer, vid tankstationer och laddningspunkter, på motorfordon och hos motorfordonsförsäljare inom medlemsstaternas territorium. Detta krav ska enligt samma artikel gälla alla motorfordon, och deras motorfordonsmanualer, som släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016. Tillhandahållandet av informationen ska enligt

artikel 7.2 baseras på standarder från de europeiska standardiseringsorganisationerna. Enligt punkt 4 i samma artikel finns det bl.a. en möjlighet för kommissionen att anta genomförandeakter rörande vissa delar av informationen.

Vilken information som ska lämnas bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om. Bemyndigandet bör lämna det fritt till den som meddelar föreskrifterna att avgöra t.ex. i vilken form och var informationen ska lämnas. Uppräkningen i direktivet var informationen ska lämnas kan inte tolkas som att all information ska göras tillgänglig på samtliga dessa ställen, utan får anses utgöra exempel. Som *Energigas Sverige* påpekar är det inte alltid möjligt eller nödvändigt att all sådan information ska vara tillgänglig t.ex. vid själva laddnings- eller tankstället. Den som får meddela föreskrifter kan då följa ett eventuellt arbete i standardiseringsorganisationerna eller kommissionen och beakta resultatet av detta arbete vid framtagandet av föreskrifterna.

Med anledning av vad *Trafikanalys* anför bör det understrykas att bemyndigandena är avsedda att användas i den utsträckning som krävs för att genomföra direktivet. Bestämmelserna bör utformas enligt anvisningarna för författningsskrivning.

5.5.2 Prisinformation om andra jämförliga bränsletyper

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om enhetspriser för andra relevanta drivmedel.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket* och *Energigas Sverige* välkomnar förslaget, men Konkurrensverket anser också att det är svårt att ta ställning till vilken information som är relevant. Även *Svensk Etanol Kemi AB (SEKAB)* anser att prisinformationen kan bli svårjämförbar och bör utredas vidare. *Strateco* anser att det vore lovvärt att samordna terminologin för att underlätta för slutanvändarna. *Scania, Bil Sweden* och *2030-sekretariatet* anser att regeringen borde överväga att införa krav på märkning av drivmedlets miljöegenskaper och potential att minska växthusgasutsläpp. *Trafikanalys* anser att bemyndigandet måste utformas så att regeringen eller myndigheter är skyldiga att meddela föreskrifter, inte enbart att de får meddela föreskrifter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7.3 första stycket ska, när bränslepriser visas vid en tankstation, i tillämpliga fall och särskilt när det gäller naturgas och väte, en jämförelse mellan relevanta enhetspriser visas i informationssyfte. Presentationen får enligt artikeln inte vara vilseledande eller förvirrande för användarna. Av skäl 51 i direktivet framgår att det är en jämförelse mellan olika typer av bränsle som avses. T.ex. anges i skäl 51 att "[d]ärför bör det när man på en bensinstation visar bränslepriser, i synnerhet för naturgas och väte, vara möjligt att i informationssyfte jämföra priset med enhetspriset för konventionella bränslen, exempelvis "motsvarande 1 liter bensin". Enligt artikel 7.3 andra stycket ska, för att öka konsumenternas kunskap och skapa insyn i

bränslepriserna på ett sätt som är enhetligt i hela unionen, kommissionen ges befogenhet att genom genomförandeakter anta en gemensam metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen.

I prisinformationslagen (2004:347) finns bestämmelser om prisinformation till konsumenter. Det jämförpris som ska anges enligt 7 § den lagen är dock en jämförelse med priset för *samma vara*, per kilogram, liter, meter eller annat vanligen använt mått för produkten, uttryckt i kronor. Någon skyldighet enligt prisinformationslagen att ange priset för mängden av en *annan* vara finns inte. Lagen ger inte heller någon uttrycklig möjlighet att meddela sådana föreskrifter. Av förarbetena till prisinformationslagen framgår förvisso att avsikten med bemyndigandet i 11 § är att möjliggöra även föreskrifter som inte utgör verkställighetsföreskrifter (jfr prop. 2003/04:38 s. 20–21). Varken 11 § eller förarbetena till prisinformationslagen ger dock tillräckligt stöd för att meddela sådana föreskrifter om jämförpris som avses i artikel 7.3 i direktivet. Däremot anges i 5 § prisinformationslagen att om det i lag eller annan författning finns särskilda bestämmelser om prisinformation till konsumenter, ska de bestämmelserna gälla i stället. Sådana särskilda regler om prisinformation finns t.ex. i fjärrvärmelagen (2008:263), lagen (2011:1200) om elcertifikat och taxitrafiklagen (2012:211). Eftersom den föreslagna lagen om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter är avsedd att utgöra en samlande ramlag för hela direktivet bör direktivets krav på prisinformation tas in i den lagen.

Kravet i artikel 7.3 är dock något oklart. Jämförelsepriser ska lämnas ”i tillämpliga fall” och ”särskilt när det gäller naturgas och väte”. Det är också, mot bakgrund av att utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel för närvarande är begränsad, svårt att i dag ta ställning till vilken information som är relevant för konsumenterna och lämplig att kräva, vilket också Konkurrensverket och SEKAB bl.a. påpekar. Som *Strateco* också anför är det dock, för att underlätta för konsumenterna, önskvärt att uppnå något slags enhetlighet bl.a. när det gäller terminologin, men även beträffande vilket drivmedel jämförelsen görs med. Eftersom direktivet inte innehåller ett absolut krav, bör genomförandet ske genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i frågan. Det finns därmed också en möjlighet för den som meddelar föreskrifterna att ta hänsyn till eventuella genomförandeakter från kommissionen.

Det bör således införas ett bemyndigande i lagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om enhetspriser för andra relevanta drivmedel. Till skillnad från förslaget i promemorian anser regeringen dock inte att det uttryckligen behöver anges i bemyndigandet att informationen inte får vara vilseledande eller förvirrande för användarna. Vad gäller information om sådana miljöegenskaper hos drivmedel som *Scania*, *Bil Sweden* och *2030-sekretariatet* framför önskemål om är detta i och för sig något som är positivt ur miljösynpunkt och som skulle kunna underlätta för användarna. Några krav att införa sådan märkning finns dock, som *Scania* också medger, inte i direktivet. Inte heller i övrigt har det framkommit tillräckliga skäl att för närvarande möjliggöra sådana bestämmelser. Lämnandet av sådan information kan dock många gånger utgöra en

konkurrensfördel, varför det inte kan uteslutas att marknaden kommer att se till att sådan information lämnas utan att detta är författningsreglerat. Vad slutligen gäller de synpunkter som *Trafikanalys* har på utformningen av bemyndigandet hänvisas till avsnitt 5.5.1.

5.6 Tillsyn

Regeringens förslag: Tillsyn ska utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall.

Ett föreläggande eller ett förbud ska få förenas med vite.

Den myndighet som utövar tillsyn ska få ta ut avgift för ärendehandläggning och tillsyn.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anser att förutsättningarna för den avgift som tillsynsmyndigheten ska kunna påföra inte har utvecklats. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* anser att det är viktigt att tillsynen i så stor utsträckning som möjligt regleringsmässigt samordnas med den tillsyn som sker enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor. *Statens energimyndighet (Energimyndigheten)* anser att tillsynen bör förtydligas. *Transportstyrelsen* framför att det är önskvärt att frågor som rör landströmsförsörjning till fartyg bör omfatta såväl förhållanden ombord på fartyget som på land. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* anser att det bör utredas vidare om det är lämpligt att använda ackrediteringsförfarandet när det gäller åtminstone vissa av kraven som omfattas av direktivet. *Energigas Sverige* anser att möjligheten att ta ut avgifter inte får leda till ökade kostnader för företagen. *Svenska Petroleum och biodrivmedel Institutet (SPBI)* ifrågasätter det lämpliga i att lägga så stora befogenheter på en och samma myndighet.

Skälen för regeringens förslag

Tillsynsmyndighet

Den föreslagna lagen möjliggör införandet av gemensamma standarder för laddningspunkter för t.ex. elbilar, landströmsanslutning för fartyg och tankstationer för vätske- och naturgas. Det huvudsakliga syftet med standarderna är att uppnå användarvänlighet och möjliggöra en snabbare utbyggnad av infrastrukturen. Någon myndighet som i dag har tillsyn över dessa frågor finns inte. Elsäkerhetsverket utövar tillsyn över att ellagstiftningen följs ur ett säkerhetsperspektiv, Transportstyrelsen utövar tillsyn över att installationer för landströmsförsörjning ombord på fartyg är rätt utformade ur ett sjövärdighetsperspektiv, och MSB utövar tillsyn över att krav på hantering av brandfarliga och explosiva varor, exempelvis väte, uppfylls. De standarder som kan införas med stöd av den före-

slagna lagen syftar som nämnts dock i princip inte till att säkerställa några säkerhetskrav.

I promemorian lämnas inte något förslag om vilken myndighet eller vilka myndigheter som ska utöva tillsyn. En avgörande fråga är om tillsynen ska ske inom befintliga sektorer av de myndigheter som redan utövar tillsyn, eller om tillsynen ska utföras på ett mer horisontellt plan av möjligen en och samma myndighet. Regeringen fortsätter beredningen av denna fråga och kommer bl.a. att beakta de faktorer som *MSB*, *Transportstyrelsen* och *SPBI* tar upp. Med anledning av vad *Swedac* anför kan i det sammanhanget även frågan om en eventuell användning av ackrediteringsförfarandet diskuteras. Eventuella ytterligare förtydliganden i fråga om tillsynen kan göras i förordning.

Förbud, förelägganden och vite

Tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att meddela förbud och andra typer av förelägganden för se till att lagen följs. Det bör också vara möjligt att förena förbud och förelägganden med vite. Utgångspunkten bör dock vara att vitesförelägganden ska användas restriktivt. Tillsynsmyndigheten bör så långt det är möjligt på andra sätt se till att lagen följs. Allmänna bestämmelser om viten finns i lagen (1985:206) om viten.

Något behov av att besluten ska kunna göras gällande omedelbart finns inte. Om det t.ex. finns säkerhetsbrister i de aktuella installationerna, finns det som redan nämnts andra myndigheter som har möjlighet att vidta åtgärder med stöd av relevant lagstiftning.

Möjligheten att förena förbud och förelägganden med vite bör vara tillräckligt som påtryckningsmedel. Några sanktioner bör inte införas, och krävs inte heller enligt direktivet.

Avgift

Utgångspunkten är att tillsynsmyndighetens eller tillsynsmyndigheternas (se ovan i detta avsnitt) kostnader för ärendehandläggning och tillsyn bör täckas genom avgifter. Det bör därför föras in ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn.

Med anledning av vad *Energigas Sverige* anför vill regeringen dock tillägga att även om detta oundvikligen kommer att medföra vissa kostnader för företagen får de avgifter som avses inte täcka mer än myndigheternas kostnader för de åtgärder som avses, jfr avgiftsförordningen (1992:191) som också i övrigt reglerar vissa förutsättningar för myndigheter att ta ut avgifter. Någon anledning att, som *Kammarrätten i Jönköping* efterfrågar, i denna lagrådsremiss ytterligare utveckla dessa förutsättningar finns inte.

5.7 Överklagande

Regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens beslut om förelägganden och beslut och om att påföra avgift ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Petroleum och biodrivmedel Institutet (SPBI)* menar att även beslut som rör frågor om prissättning ska kunna överklagas.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 5.6 har det föreslagits att tillsynsmyndigheten ska kunna meddela förbud och förelägganden i syfte att se till att lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen följs. Till följd av förslaget i samma avsnitt kan tillsynsmyndigheten också komma att meddela beslut om att påföra avgift för tillsynen.

Dessa beslut bör kunna överklagas. Med anledning av vad *SPBI* anför vill regeringen förtydliga att förslaget innebär att samtliga beslut som tillsynsmyndigheten fattar inom ramen för sin tillsyn, inklusive frågor som rör den i avsnitt 5.4 föreslagna prisregleringen, kan överklagas enligt förslaget.

Överklagande bör ske till allmän förvaltningsdomstol. Frågan är därmed om den allmänna forumregeln i 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar ska tillämpas, dvs. att överklagande ska prövas av den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, eller om det ska införas en särskild forumregel. Någon anledning att anta att den föreslagna lagen ska föranleda något större antal överklaganden finns inte, jfr avsnitt 6. Det finns inte skäl att införa någon särskild forumbestämmelse för överklagande av beslut enligt lagen, utan den allmänna forumregeln i 14 § andra stycket lagen om allmänna förvaltningsdomstolar bör vara tillämplig.

Enligt gängse ordning bör prövningstillstånd krävas vid överklagande till kammarrätten.

5.8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 18 november 2016.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges hamnar* uppger att det finns installationer för landströmsförsörjning som inte uppfyller kraven. *Tesla Motors Sverige (Tesla)* anför att det är viktigt att det svenska genomförandet respekterar de övergångsbestämmelser som finns i direktivet.

Skälen för regeringens förslag

De lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet ska enligt artikel 11.1 sättas i kraft senast den 18 november 2016. Förslagen till lagändringar bör således träda i kraft den 18 november 2016.

Övergångsbestämmelser

Enligt artiklarna 4.4, 4.6, 5.2 och 6.9 ska de tekniska specifikationer som ska uppfyllas gälla för laddningspunkter, tankstationer och landströmsanslutningar som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017. Övriga krav i lagen om t.ex. prisreglering och information innehåller inte några motsvarande övergångsbestämmelser. I avsnitt 5.2 föreslås att kraven på standarder för laddnings- och tankstationer ska delegeras till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om. Den föreslagna lagen bör därför inte innehålla några övergångsbestämmelser, utan sådana kan i stället tas in i förordning eller myndighetsföreskrift i samband med att kraven i sig regleras. Med anledning av vad *Sveriges hamnar* anför erinrar regeringen om att kraven endast gäller för installationer som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017. Befintliga installationer behöver således inte uppfylla kraven förrän vid den tidpunkt då installationen förnyas.

6 Konsekvenser

Lagförslagen i denna lagrådsremiss syftar till att möjliggöra uppfyllandet av den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i de delar som innehåller konkreta krav på laddnings- och tankstationer att uppfylla tekniska standarder eller om skyldighet att ge olika typer av information. Som framgår av avsnitt 4.2 innehåller direktivet en rad bestämmelser där det krävs att medlemsstaterna författningsreglerar vissa frågor. *Konkurrensverket*, *Energimarknadsinspektionen* och *Svensk Energi* ifrågasätter om författningsreglering är det mest lämpliga sättet att genomföra direktivet och saknar en analys av alternativa metoder att genomföra det när det gäller frågor om prisreglering, se också avsnitt 5.4.

Regeringen kan konstatera att det i skäl 15 i direktivet förvisso anges att det bör vara möjligt för medlemsstaterna att genomföra direktivet genom att använda många olika slags rättsliga och icke-rättsliga incitament och åtgärder. De icke-rättsliga åtgärderna torde dock i första hand avse genomförandet av det handlingsprogram som direktivet också kräver ska upprättas. När det gäller genomförande av de delar i direktivet som rör tekniska standarder, prisreglering och informationsskyldighet är det svårt att tänka sig någon annan typ av genomförandeåtgärd än författningsreglering. Det finns därför enligt regeringen inte något alternativ till författningsreglering för att genomföra direktivet i de delarna.

Konsekvenser för företag och näringsliv

Lagförslagen berör i första hand företag som tillhandahåller el till elfordon vid laddningspunkter, landström till fartyg samt vätgas eller naturgas vid tankstationer. Indirekt påverkas även de delar av näringslivet som använder dessa laddnings- och tankstationer.

Företag som sätter upp eller förnyar en laddningspunkt från och med den 18 november 2017 måste, med vissa undantag, förse laddningspunkten med en särskild typ av uttag. Det är inget som hindrar att en laddningspunkt har flera olika uttag med olika standarder, så länge åtminstone ett av uttagen uppfyller kraven i direktivet. Detta krav kan komma att innebära vissa merkostnader för de företag som inte hade planerat att förse laddningspunkten med de uttag som direktivet kräver. Hur många företag som kommer att bli berörda är svårt att bedöma eftersom det i dag saknas officiell statistik över antalet laddningsplatser och vilka företag som erbjuder laddning av elfordon. Snabba laddningspunkter drivs i dag oftast av energibolag, kommuner och företag som säljer drivmedel. Normala laddningspunkter har ett mer varierat ägarskap.

När det gäller kravet på installationer för landströmsförsörjning av fartyg överensstämmer dessa med befintliga riktlinjer och rekommendationer utgivna av Transportstyrelsen. Dessa krav bedöms därför inte medföra några merkostnader för berörda rederier. Det finns i Sverige totalt cirka 50 större hamnar. I dag har åtta av dessa landströmsanslutningar. Enligt direktivet behöver installationer av anläggningar för landströmsförsörjning inte prioriteras om det saknas efterfrågan eller om kostnaderna är oproportionella i förhållande till fördelarna, inklusive miljöfördelarna. Det är därför svårt att bedöma hur många företag, hamnbolag och rederier som kan tillkomma i framtiden och behöver uppfylla kraven på vissa tekniska specifikationer.

Kraven på tankstationer för väte bedöms inte medföra några extra kostnader för berörda företag eftersom de angivna ISO-standarderna överensstämmer med etablerad branschstandard. I dag finns ett fåtal tankstationer för väte. Enligt branschföreningen *Välgas Sverige* bedöms ytterligare tio stycken öppnas fram till och med 2018.

Beträffande kraven på tankstationer för naturgas finns det inga standarder angivna ännu. Det är därför inte möjligt att bedöma konsekvenserna för berörda företag.

Konsekvenser för enskilda

Generellt bedöms lagförslagen underlätta för enskilda att använda fordon som kan drivas med el, naturgas eller vätgas. Mer specifikt bedöms användare av elfordon gynnas av kraven på gemensamma standarder för laddning av elfordon liksom av kraven på att priser för el vid laddningspunkter ska vara skäliga och icke-diskriminerande.

Konsekvenser för myndigheter och domstolar

Som framgår av avsnitt 5.6 är avsikten att någon eller några myndigheter ska ges uppgiften att utöva tillsyn och eventuellt meddela vissa föreskrifter. De övergångsbestämmelser som finns i direktivet (se avsnitt 4.2) innebär att tillsynen i praktiken inte kommer att behöva utövas förrän

2018. De tillkommande uppgifterna bedöms innebära vissa kostnadsökningar för den eller de berörda myndigheterna. Avsikten är att tillsynsmyndighetens eller tillsynsmyndigheternas kostnader för ärendehandläggning och tillsyn bör täckas genom avgifter. I avsnitt 5.6 föreslås därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn. Eventuella kostnader för statens budget bör kunna hanteras inom befintliga ramar.

Enligt förslaget i avsnitt 5.7 kommer beslut som meddelas med stöd av lagen eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen att överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det är mycket svårt att bedöma hur ofta tillsynsmyndigheten kan komma att behöva ingripa, och i vilken omfattning besluten kommer att överklagas till domstol. Det kan dock antas att det bör ligga i såväl användarnas som de ansvariga för laddnings- och tankningsstationernas intresse att följa de gemensamma standarder som direktivet anvisar. Det är därför en rimlig slutsats att tillsynsmyndigheten inte bör behöva ingripa särskilt ofta, och att det inte kommer att uppstå mer än ett mycket litet antal överklaganden till domstolarna varje år. De eventuella ökningarna av kostnader som kan uppstå för Sveriges Domstolar till följd av förslaget bör i vilket fall som helst kunna hanteras inom befintliga ramar.

Övriga konsekvenser

Författningsförslagen bedöms ha en viss positiv påverkan på möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen. Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft, framför allt genom att de underlättar användningen av laddinfrastruktur för elfordon och landströmsanläggningar.

Förslagen har inte någon påverkan på jämställdheten.

7 Författningskommentar

Förslaget till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel

1 §

I paragrafen upplyses allmänt om lagens innehåll. Syftet med lagen och de föreskrifter som får meddelas med stöd av lagen är i första hand att underlätta användandet av infrastrukturen för alternativa drivmedel för att på så sätt öka efterfrågan av och ge incitament till en utbyggnad av infrastrukturen (beträffande begreppet drivmedel, se kommentaren till 2 §). Detta sker framför allt genom gemensamma standarder för anslutningar till laddningspunkter för elbilar, anläggningar för landströmsförsörjning till fartyg och tankstationer för överföring av vätgas och metangas till fordon och fartyg. Som gemensamt namn för dessa anslutningar m.m. används i lagen begreppet installationer. En installation kan avse alla de delar som behövs för att kunna överföra el eller annat drivmedel till ett fordon eller ett fartyg, inbegripet den koppling som sitter på fordonet eller fartyget respektive den koppling som sitter på laddningspunkten eller tankstationen. (Beträffande begreppet laddningspunkt, se kommentaren till 4 §.)

Lagen syftar således inte till att säkerställa till exempel säkerheten hos installationer för alternativa drivmedel. De eventuella regelverk som reglerar hur t.ex. elanläggningar och anläggningar för bränslepåfyllning ska utformas utifrån säkerhets- och miljöaspekter ska uppfyllas vid sidan om kraven i denna lag.

Paragrafen har ingen direkt motsvarighet i direktivet, vars syfte är vidare än denna lag. En bakgrund till lagens syfte och innehåll har getts i avsnitt 5.1.

2 §

Paragrafen innehåller en definition av begreppet alternativa drivmedel som i princip har sin motsvarighet i artikel 2.1 i direktivet. Direktivet använder dock begreppet alternativa bränslen. Eftersom direktivet reglerar bränslen som används för att driva fordon och fartyg, används i lagen i stället begreppet drivmedel, som är det begrepp som i annan svensk lagstiftning används för sådant bränsle, jfr avsnitt 5.1 om terminologin. Som exempel på drivmedel som omfattas kan de exempel som tas upp i artikel 2.1 i direktivet nämnas, nämligen el, väte, biodrivmedel, syntetiska och paraffiniska bränslen, metangas (se även om detta begrepp avsnitt 5.1) och gasol. Uppräkningen är inte uttömmande, varför den inte har tagits in i lagtexten.

Paragrafen har i övrigt behandlats i avsnitt 5.2.

3 §

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav på installationer för överföring av alternativa drivmedel till fordon och fartyg. Avsikten med bemyndigandet är att det i första hand ska användas för att

genomföra de standarder som anges i bilaga II till direktivet. Direktivet i den nuvarande lydelsen innehåller dock inte några standarder för samtliga typer av installationer. Kommissionen har däremot möjlighet att anta delegerade akter i de delar direktivet i dag saknar standarder, jfr artiklarna 4.14 och 6.11–12 i direktivet. Bemyndigandet kan således utnyttjas för det fall kommissionen antar delegerade akter med tekniska specifikationer som inte finns reglerade i bilaga II i den nuvarande lydelsen. Bemyndigandet kan även användas för att meddela föreskrifter om krav på installationer för andra typer av alternativa drivmedel som ryms inom definitionen i 2 §. Det kan t.ex. inte uteslutas att direktivet ändras så att det kommer att innehålla tekniska specifikationer för installationer för någon eller några andra typer av drivmedel som nämns i artikel 2.1 än de som nu regleras. Det kan också tänkas att det uppstår behov nationellt att reglera krav på installationer för sådana drivmedel. Bemyndigandet kan således användas även i dessa fall.

Bemyndigandet kan vidare användas för att meddela föreskrifter om t.ex. krav att installera smarta mätare. Avsikten är att sådana krav ska införas med stöd av bemyndigandet när villkoren enligt direktivet är uppfyllda, dvs. när det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt att installera sådana mätare. Vid bedömningen av om villkoren är uppfyllda ska också beaktas genomförandet av det s.k. energieffektiviseringsdirektivet, i vilket det finns bestämmelser om smarta mätare.

Paragrafen avser att möjliggöra ett genomförande av artiklarna 4.4, 4.6, 4.7, 4.14, 5.2–3, 6.9 och 6.11–12 samt bilaga II, och har behandlats i avsnitt 5.2.

4 §

Paragrafen innehåller i *första stycket* ett allmänt krav att avgifter för att ladda elfordon vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. Bestämmelsen innebär att prissättningen måste baseras på objektiva godtagbara villkor. Det är inte tillåtet att särbehandla vissa kunder, dvs. gynna eller missgynna någon, i förhållande till hur andra behandlas om förutsättningarna objektivt sett är desamma och likvärdiga. Bestämmelsen hindrar inte prisskillnader som baseras t.ex. på om en kund köper elen tillfälligt eller binder sig för en längre period, och hindrar inte heller att t.ex. förskottsbetalning eller andra betalningsmodeller innebär olika prissättning. Kravet på icke-diskriminering förutsätter vidare för sin tillämpning inte att avtal faktiskt har träffats utan det kan räcka med att den driftansvarige erbjuder el på villkor som inte är konkurrensneutrala.

I *andra stycket* finns en definition av begreppet laddningspunkt, vilken motsvarar artikel 2.3 i direktivet. Begreppet laddningspunkt motsvarar således det som benämns laddningsstation i direktivet. I *andra stycket* anges vidare när en laddningspunkt ska anses vara tillgänglig för allmänheten och därmed omfattas av kraven enligt första stycket. Eftersom bestämmelsen kräver att åtkomsten ska vara icke-diskriminerande för att laddningspunkten ska anses vara tillgänglig för allmänheten innebär det i princip att innehavaren av en laddningspunkt kan styra över om laddningspunkten ska anses vara tillgänglig för allmänheten. Om en laddningspunkt som t.ex. en bostadsrättsförening sätter upp endast får användas av föreningens medlemmar bör laddningspunkten således inte anses

som tillgänglig för allmänheten eftersom användandet av laddningspunkten är förbehållen endast föreningens medlemmar och således diskriminerar andras användande. Däremot innebär det faktum att det kan gälla olika priser beroende på huruvida kunden har ett avtal med laddningspunktsinnehavaren inte att laddningspunkten inte kan anses tillgänglig för allmänheten, jfr sista meningen i artikel 2.7 och även kommentaren till första stycket.

Paragrafen genomför artikel 4.10 och har behandlats i avsnitt 5.4.

5 §

Paragrafen genomför artikel 7.1 och har behandlats i avsnitt 5.5.1.

6 §

Paragrafen ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att vid tankstationer tillhandahålla information om enhetspriser för andra relevanta drivmedel. För det fall kommissionen utnyttjar sin möjlighet att anta genomförandeakter enligt artikel 7.3 andra stycket kan bemyndigandet användas till att genomföra sådana akter för det fall dessa genomförandeakter antas som direktiv.

Paragrafen genomför artikel 7.3 och har behandlats i avsnitt 5.5.2.

8 §

Enligt paragrafen ges tillsynsmyndigheten en möjlighet att meddela förbud eller andra typer av förelägganden. Dessa förelägganden får förenas med vite. Vitesförelägganden bör dock undvikas så långt det är möjligt. Först om det står klart att den som ansvarar för t.ex. en laddningspunkt eller tankstation inte följer eller inte avser att följa angivna standarder bör vite komma i fråga.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.6.

9 §

Enligt paragrafen ges tillsynsmyndigheten rätt att ta ut avgift för ärendehandläggning och tillsyn enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. I *andra stycket* finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om sådana avgifter. I lagen finns inte några åtgärder som tillsynsmyndigheten ska vidta som ryms under begreppet ärendehandläggning, men det kan inte uteslutas att de föreskrifter som får meddelas med stöd av 3 § kan innebära att t.ex. en möjlighet till dispens från kraven möjliggörs. En sådan dispensansökan utgör ett sådant ärende som avses i paragrafen.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.6.

10 §

Paragrafen innehåller i *första stycket* bestämmelser om vilka beslut enligt lagen som får överklagas. Andra beslut än beslut om förelägganden och förbud enligt 8 § och beslut om avgift enligt 9 § första stycket får inte överklagas.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.7.

Förslaget till lag om ändring i ellagen (1997:857)

8 kap.

11 b §

En ändring i *första stycket* innebär att det tydliggörs att paragrafen gäller endast för sådan leverans av el som sker i elanvändarens uttagspunkt. Vid köp av el till elfordon tillhör uttagspunkten innehavaren av laddningspunkten. Innehavaren är alltså inte skyldig att lämna uppgift till nätmyndigheten om avgiften för att ladda elfordon.

Andra stycket har förtydligats så att det framgår att det är regeringens möjlighet att meddela verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap 7 § regeringsformen som avses.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.

11 kap.

13 §

En ändring i *första stycket* innebär att det uttryckligen framgår att paragrafen gäller avtal om leverans av el i en konsuments uttagspunkt. På detta sätt tydliggörs att paragrafen inte gäller avtal mellan den som laddar ett elfordon och innehavaren av en laddningspunkt.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/94/EU

av den 22 oktober 2014

om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) I sitt meddelande av den 3 mars 2010 med titeln *Europa 2020: En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla* siktade kommissionen på att förbättra konkurrenskraften och energitryggheten genom en mer effektiv resurs- och energianvändning.
- (2) I kommissionens vitbok av den 28 mars 2011 med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* efterlystes en minskning av oljeberoendet inom transportsektorn. Detta måste uppnås genom en rad olika politiska initiativ, bland annat utveckling av en hållbar strategi för alternativa bränslen och av en infrastruktur anpassad till detta. I kommissionens vitbok föreslogs också en minskning av transportsektorns växthusgasutsläpp med 60 % fram till 2050, jämfört med nivåerna för 1990.
- (3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG ⁽⁴⁾ fastställs ett mål som syftar till att 10 % av drivmedlen ska komma från förnybara energikällor.
- (4) Baserat på samråden med berörda parter och nationella experter, liksom på sakkunskapen i meddelande från kommissionen av den 24 januari 2013 med titeln *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*, ansågs el, väte, biodrivmedel, naturgas och gasol (LPG) i detta skede vara de huvudsakliga alternativa bränslena med potential att på lång sikt ersätta oljan, också med hänsyn tagen till deras möjliga samtidiga och kombinerade användning, genom exempelvis system för hybridteknik.

⁽¹⁾ EUT C 271, 19.9.2013, s. 111.⁽²⁾ EUT C 280, 27.9.2013, s. 66.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 april 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 29 september 2014.⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16).

- (5) Med energikällor avses alla alternativa energikällor för transporter såsom el och väte som inte behöver frigöras genom förbränning eller oxidation utan förbränning
- (6) Syntetiska bränslen som ersätter diesel, bensin och flygbränsle kan tillverkas av olika råvaror genom att biomassa, gas, kol eller plastavfall omvandlas till flytande bränsle, metan och dimetyleter (DME). Syntetiska paraffiniska dieselbränslen, t.ex. vätebehandlade vegetabiliska oljor (HVO) och Fischer-Tropsch-diesel, är fungibla och kan blandas i fossilt dieselbränsle i mycket höga koncentrationer eller kan användas rent i alla befintliga eller framtida dieselfordon. Dessa bränslen kan därmed distribueras, lagras och användas med befintlig infrastruktur. Syntetiska bränslen som ersätter bensin, t.ex. metanol och andra alkoholer, kan blandas med bensin och kan rent tekniskt användas med nuvarande fordonsteknik med smärre anpassningar. Metanol kan också användas för inlandssjöfart och närsjöfart. Syntetiska och paraffiniska bränslen kan minska användningen av oljekällor för energiförsörjning till transporter.
- (7) LPG eller motorgas är ett alternativt bränsle som har sitt ursprung i bearbetning av naturgas och raffinering av olja, med mindre koldioxidavtryck och betydligt mindre förorenande utsläpp än konventionella bränslen. Bio-LPG från olika typer av biomassa förväntas komma som en användbar teknik på medellång till lång sikt. LPG kan användas för vägtransporter (bilar och lastbilar) för alla avstånd. Det kan också användas för inlandssjöfart och närsjöfart. LPG-infrastrukturen är relativt väl utvecklad med ett avsevärt antal redan befintliga tankstationer i unionen (ungefär 29 000). Fördelningen av dessa tankstationer är dock ojämn och genomslaget lågt i ett antal länder.
- (8) Utan att det påverkar definitionen av alternativa bränslen i detta direktiv bör det noteras att det finns ytterligare typer av rena bränslen som kan vara möjliga alternativ till fossila bränslen. Lovande resultat från forskning och utveckling bör tas med i beräkningen när nya typer av alternativa bränslen väljs. Standarder och lagstiftning bör formuleras på ett sätt som är öppet för olika typer av teknik, för att inte hindra den vidare utvecklingen mot alternativa bränslen och energibärare.
- (9) I rapporten från högnivågruppen Cars 21 av den 6 juni 2012 anges att bristen på en unionsövergripande och harmoniserad infrastruktur för alternativa bränslen hindrar marknadsintroduktionen av fordon som använder alternativa bränslen och försenar deras positiva effekter på miljön. I sitt meddelande av den 8 november 2012 med titeln *Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa* behandlade kommissionen de viktigaste rekommendationerna i rapporten från högnivågruppen Cars 21 och det lades fram en åtgärdsplan som baseras på dessa. Detta direktiv är en av de nyckelåtgärder beträffande infrastrukturen för alternativa bränslen som tillkännagetts av kommissionen.
- (10) Man bör undvika att den inre marknaden splittras på grund av icke-samordnade marknadsintroduktioner av alternativa bränslen. Samordnade handlingsprogram i alla medlemsstater bör därför ge den långsiktiga trygghet som krävs för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik, liksom för infrastrukturens uppbyggnad, för att tjäna det dubbla ändamålet att minimera oljeberoendet och minska transporternas inverkan på miljön. Medlemsstaterna bör därför upprätta nationella handlingsprogram som beskriver deras nationella syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av alternativa bränslen, inklusive inrättandet av den infrastruktur som behövs, i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och med den berörda industrin, samtidigt som hänsyn tas till små och medelstora företags behov. Om så krävs bör medlemsstaterna samarbeta med andra angränsande medlemsstater på regional eller makroregional nivå, med hjälp av samråd eller gemensamma handlingsprogram, särskilt när det krävs kontinuitet för infrastruktur för alternativa bränslen över nationsgränserna eller när det behövs ny infrastruktur i närheten av en nationsgräns, inbegripet olika alternativ för icke-diskriminerande tillgång till laddnings- och tankstationer. Samordningen av dessa nationella handlingsprogram och deras samstämmighet på unionsnivå bör stödjas genom samarbetet medlemsstaterna emellan och genom kommissionens utvärdering och rapportering. För att underlätta för medlemsstaterna att rapportera de uppgifter som föreskrivs i bilaga I bör kommissionen anta icke bindande riktlinjer.
- (11) Det behövs ett samordnat tillvägagångssätt för att tillgodose de långsiktiga energibehoven för alla transportsätt. Framför allt bör de politiska åtgärderna bygga på användning av alternativa bränslen, med inriktning på de specifika behoven för varje transportsätt. Vid utarbetandet av nationella handlingsprogram bör hänsyn tas till behoven för olika transportsätt på den berörda medlemsstatens territorium, också för dem för vilka alternativen till fossila bränslen är begränsade.
- (12) Kommissionen bör underlätta utarbetandet och genomförandet av medlemsstaternas nationella handlingsprogram genom utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna.

- (13) I syfte att främja alternativa bränslen och utveckla relevant infrastruktur kan de nationella handlingsprogrammen bestå av flera planer, strategier eller av andra planeringsdokument som utarbetats antingen separat eller på ett integrerat sätt, eller ta sig andra former, och det på den administrativa nivå som beslutats av medlemsstaterna.
- (14) Bränslen som omfattas av de nationella handlingsprogrammen bör kunna komma i fråga för unionens och medlemsstaternas stödåtgärder för infrastrukturen för alternativa bränslen, så att det offentliga stödet inriktas mot en samordnad utveckling av den inre marknaden för att de fordon och fartyg som drivs med alternativa bränslen ska kunna köras i hela unionen.
- (15) Avsikten med detta direktiv är inte att lägga en ytterligare ekonomisk börda på medlemsstaterna eller på regionala och lokala myndigheter. Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att genomföra detta direktiv genom att använda många olika slags rättsliga och icke-rättsliga incitament och åtgärder, i nära samarbete med aktörer i den privata sektorn, vilka bör spela en central roll för att ge stöd till utvecklandet av en infrastruktur för alternativa bränslen.
- (16) I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 ⁽¹⁾ kan utvecklingen av ny teknik och innovation, särskilt sådan som gynnar minskade utsläpp av koldioxid från transporter, erhålla stöd från unionen. I den förordningen fastställs även att ytterligare stöd får beviljas åtgärder som utnyttjar synergieffekter mellan minst två av de sektorer som omfattas av den (nämligen transport, energi och telekommunikation). Slutligen biträds kommissionen av samordningskommittén för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) i samordningen av arbetsprogrammen i syfte att möjliggöra sektorsövergripande ansökningsomgångar för att maximalt utnyttja möjliga synergier mellan dessa sektorer. FSE skulle därför bidra till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.
- (17) Ramprogrammet Horisont 2020, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013 ⁽²⁾, kommer också att ge stöd till forskning och innovationer när det gäller fordon drivna med alternativa bränslen och den relaterade infrastrukturen, särskilt genom samhällsutmaningen "smarta, gröna och integrerade transporter". Denna specifika finansieringskälla bör också bidra till utvecklingen av infrastrukturen för alternativa bränslen och bör fullt ut betraktas som ytterligare en möjlighet att skapa en marknad för hållbara transporter i hela unionen.
- (18) För att få fram investeringar i hållbara transporter och stödja utbyggnaden av ett sammanhängande nät med infrastruktur för alternativa bränslen i unionen bör kommissionen och medlemsstaterna stödja nationella och regionala utvecklingsåtgärder på detta område. De bör uppmuntra utbyte av bästa praxis när det gäller utbyggnad och förvaltning av infrastruktur för alternativa bränslen mellan lokala och regionala utvecklingsinitiativ och i detta syfte främja användningen av de europeiska struktur- och investeringsfonderna, särskild Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden.
- (19) Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen bör genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Medlemsstaterna kan anse det nödvändigt att stödja operatörer som påverkas av detta direktiv i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna om statligt stöd. Alla nationella stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen som anmälts till kommissionen bör utan dröjsmål bli föremål för bedömning.
- (20) I riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) konstateras att alternativa bränslen åtminstone delvis fungerar som ersättning för fossila oljekällor i transporters energiförsörjning, bidrar till utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn och höjer transportsektorns miljöprestanda. I riktlinjerna för TEN-T krävs, med avseende på nya tekniker och innovation, att TEN-T ska möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt genom införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. I TEN-T-riktlinjerna krävs också att inlands- och kusthamnar samt flygplatser och vägar som ingår i det stomnät som upprättas genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽³⁾ (nedan kallat *TEN-T-stomnätet*) ger tillgång till alternativa drivmedel.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation (2014–2020) och om upphävande av beslut nr 1982/2006/EG (EUT L 347, 20.12.2013, s. 104).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

Enligt finansieringsinstrumentet för TEN-T-stomnätet i FSE är införande av ny teknik och innovation i stomnätet, inbegripet infrastruktur för alternativa rena bränslen, stödberättigande. Dessutom kommer utbyggnad av infrastruktur för alternativa rena bränslen i det övergripande nätet att kunna erhålla ekonomiskt stöd från FSE i form av upphandling och finansieringsinstrument, såsom projektobligationer.

- (21) Biodrivmedel enligt definitionen i direktiv 2009/28/EG är för närvarande den viktigaste typen av alternativt bränsle och svarade 2011 för 4,7 % av den totala bränsleförbrukningen för transporter i unionen. De kan också bidra till att de samlade koldioxidutsläppen minskas avsevärt, om de framställs på ett hållbart sätt. De skulle kunna tillhandahålla ren energi till samtliga former av transport.
- (22) Avsaknaden av en harmoniserad utveckling av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen förhindrar utvecklingen av stordriftsfördelar på utbudssidan och rörlighet i hela unionen på efterfrågesidan. Nya infrastrukturnät behöver byggas upp, till exempel för el, naturgas (flytande naturgas [LNG] och komprimerad naturgas [CNG]) och, där så är lämpligt, väte. Det är viktigt att erkänna att man har nått olika långt i utvecklingen av olika bränsletekniker och relaterade infrastrukturer liksom av affärsmodeller för privata investerare samt tillgången på och användarnas acceptans av alternativa bränslen. Teknikneutralitet bör säkerställas och de nationella handlingsprogrammen bör på lämpligt sätt ta hänsyn till behovet av stöd till marknadsutvecklingen av alternativa bränslen. Befolkningstätheten och geografiska förhållanden bör också beaktas när nationella handlingsprogram utarbetas.
- (23) El kan leda till ökad energieffektivitet för vägfordon och bidra till att minska koldioxidutsläppen från transporter. Det är en kraftkälla som är oundgänglig vid utnyttjandet av elfordon, bland annat fordon i kategori L som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 ⁽²⁾, som kan bidra till en förbättrad luftkvalitet och minskat buller i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden. Medlemsstaterna bör säkerställa att laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten byggs upp med lämplig täckning, så att elfordon kan köras åtminstone i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och, där så är lämpligt, inom nät som fastställs av medlemsstaterna. Antalet sådana laddningsstationer bör fastställas med hänsyn till det antal elfordon som enligt uppskattning finns registrerade vid slutet av 2020 i varje medlemsstat. Som riktmärke bör ett lämpligt genomsnittligt antal laddningsstationer motsvara åtminstone en laddningsstation per tio bilar, även med hänsyn tagen till biltyp, laddningsteknik och tillgängliga privata laddningsstationer. Ett lämpligt antal laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten bör inrättas, särskilt vid kollektivtrafikstationer, t.ex. hamnterminaler, flygplatser och järnvägsstationer. Privata ägare av elfordon är i stor utsträckning beroende av tillgång till laddningsstationer på allmänna parkeringsplatser, t.ex. vid lägenheter, kontor och affärer. Myndigheterna bör vidta åtgärder för att stödja användarna av sådana fordon genom att säkerställa att exploatörer och byggherrar tillhandahåller lämplig infrastruktur med ett tillräckligt antal laddningsstationer för elfordon.
- (24) Medlemsstaterna bör se till att allmänt tillgänglig infrastruktur för elförsörjning till motorfordon byggs upp. Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att, när de i sina nationella handlingsprogram fastställer ett lämpligt antal för allmänheten tillgängliga laddningsstationer, beakta antalet laddningsstationer som redan är tillgängliga för allmänheten på deras territorium och specifikationerna för dessa, och att besluta om att koncentrera utbyggnaden till normala eller snabba laddningsstationer.
- (25) Eldrivna transporter är ett område som utvecklas snabbt. De gränssnitt för laddning som används i dag omfattar kabelanslutningar, men man måste också ta hänsyn till framtida gränssnitt såsom trådlös laddning eller batteri-byte. Lagstiftningen måste säkerställa att teknisk innovation underlättas. Detta direktiv bör därför uppdateras när det är lämpligt så att framtida standarder för teknik såsom trådlös laddning och batteri-byte beaktas.
- (26) En för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation kan omfatta exempelvis privatägda laddnings- eller tankstationer eller anordningar som är tillgängliga för allmänheten genom registrerade kort eller genom avgifter, laddnings- eller tankstationer för bilpooler som tredje parter kan använda genom abonnemang, eller laddnings- eller tankstationer vid offentliga parkeringar. Laddnings- eller tankstationer som privata användare kan få fysisk åtkomst till med tillstånd eller abonnemang bör betraktas som laddnings- eller tankstationer som är tillgängliga för allmänheten.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (27) El och väte är särskilt lämpade energikällor för nyttjande av elfordon, fordon med bränsleceller och fordon i kategori L i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden, vilket kan bidra till en förbättrad luftkvalitet och minskat buller. Eldrivna transporter bidrar i hög utsträckning till uppfyllandet av unionens ambitiösa klimat- och energimål för 2020. I direktiv 2009/28/EG, införlivat av medlemsstaterna senast den 5 december 2010, fastställs obligatoriska mål för alla medlemsstater för andelen energi från förnybara källor med syftet att unionen senast 2020 ska uppnå en andel på minst 20 % energi från förnybara källor, och en andel på 10 % förnybar energi för användning specifikt i transportsektorn.
- (28) Laddning av elfordon vid laddningsstationer bör, om detta är tekniskt och ekonomiskt rimligt, använda sig av intelligenta mätsystem för att bidra till elsystemets stabilitet genom att batterier laddas upp genom elnätet när den allmänna efterfrågan på el är låg och möjliggöra en säker och flexibel datahantering. På lång sikt kan detta också göra att elfordon kan mata tillbaka ström från batterierna till elnätet när den allmänna efterfrågan på el är högre. System med smarta mätare såsom de definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU ⁽¹⁾ gör det möjligt att framställa uppgifter i realtid för att säkerställa nätets stabilitet och ge stimulans så att laddningstjänster används på ett rationellt sätt. System med smarta mätare ger korrekt och transparent information om laddningstjänsternas kostnad och tillgänglighet, vilket stimulerar laddning vid perioder med låg belastning, dvs. tidsperioder med låg allmän efterfrågan på el och låga energipriser. Användningen av system med smarta mätare optimerar laddningen, vilket är till gagn för elsystemet och konsumenterna.
- (29) När det gäller sådana laddningsstationer för elfordon som inte är tillgängliga för allmänheten bör medlemsstaterna sträva efter att undersöka den tekniska och finansiella genomförbarheten av synergierna med de uppsättningsplaner för smarta mätare som följer av skyldigheten i bilaga I.2 till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG ⁽²⁾. De systemansvariga för distributionssystemet spelar en viktig roll när det gäller laddningsstationer. De som är systemansvariga för distributionssystemet – av vilka vissa kan ingå i vertikalt integrerade företag som äger eller driver laddningsstationer – bör, när de utvecklar sina uppgifter, samarbeta på ett icke-diskriminerande sätt med alla andra ägare eller driftsansvariga för laddningsstationerna, särskilt genom att tillhandahålla dem den information som krävs för en effektiv tillgång till och användning av systemet.
- (30) När man utvecklar infrastruktur för elfordon bör interaktionen mellan den infrastrukturen och elsystemet, liksom samspelet med unionens elpolitik, vara samstämmiga med principerna enligt direktiv 2009/72/EG. Inrättandet och driften av laddningsstationer för elfordon bör utvecklas på en konkurrensutsatt marknad med fritt tillträde för alla parter som är intresserade av att starta eller driva laddningsinfrastrukturer.
- (31) Tillgången för unionens elleverantörer till laddningsstationer bör inte påverka undantag i enlighet med artikel 44 i direktiv 2009/72/EG.
- (32) År 2010 gav kommissionen de europeiska standardiseringsorganisationerna i uppdrag (M468) att utfärda nya standarder eller se över befintliga standarder, för att säkerställa driftskompatibilitet och anslutningsmöjligheter mellan en laddstolpe och en laddare för eldrivna fordon. CEN/Cenelec inrättade en fokusgrupp, som offentliggjorde en rapport i oktober 2011. Rapporten innehåller ett antal rekommendationer, men man uppnådde inte samförstånd i valet av ett standardgränssnitt. Ytterligare politiska åtgärder behövs således för att tillhandahålla en generisk lösning som säkerställer driftskompatibilitet i hela unionen.
- (33) Gränssnittet för laddning av elfordon skulle kunna innefatta flera uttag eller anslutningsdon för fordon så länge något av dem uppfyller de tekniska specifikationer som anges i detta direktiv, så att det är möjligt att ladda fordon med olika anslutningsstandarder. Valet i detta direktiv av gemensamma unionsomfattande anslutningsdon för elfordon (typ 2 och Combo 2) bör dock inte inverka menligt på de medlemsstater som redan har investerat i införandet av andra standardiserade tekniker för laddningsstationer och inte heller påverka befintliga laddningsstationer som tagits i bruk innan detta direktiv träder i kraft. Elfordon som redan är i drift när detta direktiv träder i kraft bör kunna laddas även om de konstruerats för att laddas upp vid laddningsstationer som inte uppfyller de tekniska specifikationer som anges i detta direktiv. Valet av utrustning för normala och snabba laddningsstationer bör överensstämma med de specifika säkerhetskrav som gäller på nationell nivå.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG (EUT L 315, 14.11.2012, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om upphävande av direktiv 2003/54/EG (EUT L 211, 14.8.2009, s. 55).

- (34) Landströmsanläggningar kan fungera som miljövänlig kraftförsörjning för transporter till sjöss och på inre vattenvägar, i synnerhet i havs- och inlandshamnar med dålig luftkvalitet och höga bullernivåer. Landström kan bidra till att minska inverkan på miljön från havsgående fartyg och fartyg i inlandssjöfart.
- (35) Standardiseringen av landströmsförsörjningen bör inte hindra användning av system som redan tagits i bruk innan detta direktiv träder i kraft. Medlemsstaterna bör i synnerhet tillåta underhåll och uppgradering av befintliga system i syfte att säkerställa deras effektiva användning under hela deras livstid, utan att kräva att de uppfyller de tekniska specifikationerna i detta direktiv fullt ut.
- (36) Tillhandahållandet av el till stillastående flygplan på flygplatser kan minska bränsleförbrukningen och bullret, förbättra luftkvaliteten och minska klimatförändringseffekterna. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att behovet av att installera elförsörjning på flygplatser beaktas i deras nationella handlingsprogram.
- (37) Vätedriven motorfordon, inbegripet vätedriven fordon i kategori L, har för närvarande mycket små marknadsandelar, men det krävs att man bygger upp en tillräcklig tankningsinfrastruktur för väte för att möjliggöra ett mer storskaligt utnyttjande av vätedriven motorfordon.
- (38) Medlemsstater som beslutar att tankstationer för väte ska ingå i deras nationella handlingsprogram bör se till att det byggs upp en allmänt tillgänglig infrastruktur för försörjning av väte till motorfordon, och därmed säkerställa att vätedriven motorfordon körs inom nät som medlemsstaterna fastställer. Vid behov bör gränsöverskridande förbindelser beaktas för att göra det möjligt att köra vätedriven motorfordon i hela unionen.
- (39) För naturgasfordon finns det för närvarande omkring 3 000 tankstationer i drift i unionen. Fler tankstationer skulle kunna inrättas och försörjas genom unionens befintliga och välutvecklade distributionsnät för naturgas i unionen, förutsatt att gaskvaliteten är ändamålsenligt hög för att gasen ska kunna användas i nuvarande och högteknologiska gasfordon. Det befintliga distributionsnätet för naturgas skulle kunna kompletteras med lokala tankstationer som använder lokalt tillverkad biometan.
- (40) En gemensam infrastruktur för naturgas kräver gemensamma tekniska specifikationer för både maskinvara och gaskvalitet. Kvaliteten på naturgas som används i unionen beror på dess ursprung och beståndsdelar, till exempel biometan som blandas i naturgas, och på hur naturgasen hanteras genom distributionskedjan. En spridning av de tekniska egenskaperna skulle därför kunna förhindra att motorer används på ett optimalt sätt och minska deras energieffektivitet. Tekniska kommittén CEN/TC 408 – Projektkommittén håller på att utveckla ett antal kvalitets-specifikationer för naturgas som används för transporter och för inmatning av biometan i naturgasnätet.
- (41) Medlemsstaterna bör genom sina nationella handlingsprogram se till att ett lämpligt antal tankstationer finns tillgängliga för allmänheten för försörjningen av CNG eller komprimerad biometan för motorfordon, för att säkerställa att CNG-motorfordon kan köras i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och i hela unionen, åtminstone längs med det befintliga TNT-T-stomnätet. Medlemsstaterna bör, när de inrättar sina nät för försörjningen av CNG för motorfordon, se till att det finns tankstationer som är tillgängliga för allmänheten med hänsyn till CNG-motorfordonens minimiräckvidd. Som riktmärke bör det genomsnittliga avståndet mellan tankstationerna vara ca 150 km. För att säkerställa en fungerande marknad och driftskompatibilitet bör alla CNG-tankstationer för motorfordon tillhandahålla gas av den kvalitet som krävs för användning i aktuella och högteknologiska CNG-fordon.
- (42) LNG är ett attraktivt bränsle som gör att fartyg kan uppfylla kraven rörande lägre svavelhalter i marina bränslen i svavelkontrollområden och som berör hälften av de fartyg som används i europeisk närsjöfart, såsom föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU ⁽¹⁾. Ett stomnät med LNG-tankstationer i havs- och inlandshamnar bör finnas tillgängligt senast i slutet av 2025 respektive 2030. LNG-tankstationer omfattar bland annat LNG-terminaler, LNG-tankar, LNG-transportbehållare, bunkerfartyg och pråmar. Den ursprungliga inriktningen på stomnätet bör inte utesluta möjligheten att LNG på längre sikt också görs tillgängligt i hamnar som inte ingår i stomnätet, i synnerhet sådana hamnar som är viktiga för fartyg som inte deltar i transportverksamheter. Beslut om LNG-tankstationernas placering i hamnar bör grunda sig på en kostnads-nyttoanalys, inbegripet en

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (EUT L 327, 27.11.2012, s. 1).

prövning av miljöfördelarna. Dessutom bör hänsyn tas till säkerhetsrelaterade bestämmelser. Den utbyggnad av LNG-infrastruktur som avses i detta direktiv bör inte hindra utvecklingen av andra möjliga kommande energieffektiva alternativa bränslen.

- (43) Kommissionen och medlemsstaterna bör eftersträva en ändring av den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN), som ingicks i Genève den 26 maj 2000, i dess ändrade lydelse, så att storskaliga transporter av LNG på inre vattenvägar tillåts. De ändringar som detta innebär bör göras tillämpliga på alla transporter inom unionens territorium genom en anpassning av avsnitt III.1 i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG ⁽¹⁾. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG ⁽²⁾ bör ändras där så är nödvändigt för att möjliggöra effektiv och säker användning av LNG för framdrivning av fartyg på inre vattenvägar. De föreslagna ändringarna bör inte stå i strid med de bestämmelser i ADN som är tillämpliga i unionen i enlighet med avsnitt III.1 i bilaga III till direktiv 2008/68/EG.
- (44) Medlemsstaterna bör säkerställa ett lämpligt system för distribution mellan lagringsstationer och LNG-tankstationer. När det gäller vägtransporter är tillgängligheten till och den geografiska placeringen av påfyllningsställen för LNG-tankfordon avgörande för utvecklingen av ekonomiskt hållbara LNG-transporter.
- (45) LNG, inbegripet flytande biometan, skulle också kunna vara en kostnadseffektiv teknik som möjliggör att tunga fordon kan uppfylla de stränga gränsvärdena för förorenande utsläpp i Euro 6-standarderna, som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 ⁽³⁾.
- (46) TEN-T-stomnätet bör utgöra grunden för utbyggnaden av LNG-infrastrukturen eftersom det omfattar de huvudsakliga trafikflödena och innebär nätverksfördelar. Medlemsstaterna bör, när de inrättar sina nätverk för försörjningen av LNG för tunga motorfordon, se till att det finns tankstationer som är tillgängliga för allmänheten, åtminstone längs med det befintliga TEN-T-stomnätet, inom lämpliga avstånd med hänsyn till tunga LNG-motorfordons minimiräckvidd. Som riktmärke bör det genomsnittliga avståndet mellan tankstationerna vara ca 400 km.
- (47) Utbyggnaden av tankstationer för LNG och CNG bör på ett tillfredsställande sätt samordnas med genomförandet av TEN-T-stomnätet.
- (48) Senast den 31 december 2025 bör ett lämpligt antal LNG- och CNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras, åtminstone längs med det TEN-T-stomnät som existerar vid det datumet, och, efter det datumet på de andra delar av TEN-T-stomnätet som gjorts tillgängliga för fordon.
- (49) Mot bakgrund av den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon kombinerat med den ständiga ökningen av resor på unionens vägar innebär att fordonsanvändare måste få klar och lättförståelig information om de bränslen som finns tillgängliga vid tankstationer och huruvida deras fordon och olika bränslen eller laddningsstationer på unionsmarknaden är kompatibla, utan att detta påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG ⁽⁴⁾. Medlemsstaterna bör ha möjligheten att besluta att genomföra sådana informationsinsatser även när det gäller fordon i trafik.
- (50) I avsaknad av en europeisk standard för ett visst alternativt bränsle bör medlemsstaterna tillåtas använda andra standarder för användarinformation och märkning.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensen, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88).

- (51) Lättfattlig och lätt jämförbar information om priser för olika bränslen skulle kunna spela en viktig roll i att göra det möjligt för fordonsanvändare att bättre värdera den relativa kostnaden för de olika bränslena på marknaden. Därför bör det när man på en bensinstation visar bränslepriser, i synnerhet för naturgas och väte, vara möjligt att i informationssyfte jämföra priset med enhetspriset för konventionella bränslen, exempelvis "motsvarande 1 liter bensin".
- (52) Mot bakgrund av den ökande mångfalden av bränsletyper för motordrivna fordon är det nödvändigt att förse fordonsanvändare med uppgifter om den geografiska placeringen av tank- och laddningsstationer med alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv, och som är tillgängliga för allmänheten. När företag eller webbplatser tillhandahåller denna information bör den därför vara tillgänglig för alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.
- (53) Det är av särskild betydelse för faktabaserad utformning av politik på alla nivåer att uppgifter om bästa praxis och samordning samlas in genom övervakningsverksamheter, exempelvis portalen för rena fordon och det europeiska observationsorganet för elektromobilitet.
- (54) Nyckelinformation om tillgången på laddnings- och tankstationer samt övrig information som krävs för rörlighet i hela unionen bör i tillämpliga fall innefattas i trafik- och reseinformationstjänster som en del av det intelligenta transportsystemet.
- (55) I syfte att anpassa bestämmelserna i detta direktiv till marknadsutvecklingen och de tekniska framstegen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på de tekniska specifikationerna för tank- och laddningsstationerna samt de relevanta standarderna. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter, bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (56) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) utarbetar enhetliga och internationellt erkända säkerhets- och miljöstandarder för sjötransport. Motstridighet med internationella standarder bör undvikas med tanke på att sjötransport är ett världsomspännande område. Därför bör unionen se till att tekniska specifikationer för sjötransport som antagits enligt detta direktiv överensstämmer med internationella regler som antagits av IMO.
- (57) Tekniska specifikationer för laddnings- och tankstationernas driftskompatibilitet bör anges i europeiska eller internationella standarder. De europeiska standardiseringsorganisationerna bör anta europeiska standarder i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012⁽¹⁾, och dessa standarder bör, i förekommande fall, baseras på aktuella internationella standarder eller på pågående internationellt standardiseringsarbete. För standarder som ännu inte antagits bör arbetet baseras på standarder som för närvarande utarbetas: *Riktlinjer för system och installationer för tillhandahållande av LNG som fartygsbränsle* (ISO/DTS 18683), *Tankstationer för naturgas – LNG-tankstationer för fordon* (ISO/DIS 16924), *Tankstationer för naturgas – CNG-tankstationer för fordon* (ISO/DIS 16923). Kommissionen bör ges befogenhet att uppdatera hänvisningarna till tekniska specifikationer i europeiska eller internationella standarder genom delegerade akter.
- (58) Vid tillämpningen av direktivet bör kommissionen konsultera relevanta expertgrupper, inklusive i varje fall europeiska expertgruppen för framtida transportbränslen, som består av experter från industrin och det civila samhället, liksom gemensamma expertgruppen för transport och miljö, som samlar experter från medlemsstaterna.
- (59) En expertgrupp som kallas europeiskt forum för hållbar sjötransport (*European Sustainable Shipping Forum*, ESSF) har inrättats av kommissionen i syfte att bistå den vid genomförandet av unionens åtgärder på området hållbar sjötransport. En undergrupp för marin LNG har inrättats under ESSF med mandat att förelägga ESSF förslag på utarbetande av standarder eller regler för marin LNG som fartygsbränsle med avseende på tekniska, operativa, utbildningsmässiga och miljömässiga aspekter samt på trygghets- och säkerhetsaspekter av LNG-bunkring. Likaså

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).

har en kommitté för utarbetande av tekniska standarder (Ceste) inrättats för hantering av tekniska standarder på området inlandssjöfart. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet ESSF och Ceste, innan den antar delegerade akter om krav för LNG-bunkring, däribland säkerhetsaspekterna i samband med bunkring.

- (60) Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen är en internationell organisation som behandlar alla frågor som rör inlandssjöfart. Donaukommissionen är en internationell mellanstatlig organisation som sörjer för och utvecklar fri sjöfart på Donau. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen och Donaukommissionen, innan den antar delegerade akter om inlandssjöfart.
- (61) När frågor som har anknytning till detta direktiv, förutom frågor om genomförande eller överträdelse av direktivet, behandlas av experter, som agerar som expertgrupper, bör Europaparlamentet få tillgång till fullständig information och dokumentation samt, i förekommande fall, bjudas in till relevanta möten.
- (62) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa gemensamma förfaranden och specifikationer. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (63) För att säkerställa att alternativa bränslen är av den kvalitet som krävs för att de ska kunna användas i motorer med nuvarande och framtida teknik, samt att bränslena har en hög miljöprestanda i fråga om utsläpp av koldioxid och andra föroreningar bör kommissionen övervaka införandet av bränslena på marknaden. I detta syfte bör kommissionen, vid behov, föreslå de rättsliga åtgärder som krävs för att säkerställa en harmoniserad och hög kvalitetsnivå för bränslen i hela unionen.
- (64) För att uppnå en så vidsträckt användning som möjligt av alternativa bränslen för transport, samtidigt som teknikneutralitet säkerställs, och främja hållbar elektromobilitet i hela unionen, bör kommissionen, om den anser det vara lämpligt, vidta lämpliga åtgärder såsom att anta en handlingsplan för genomförandet av den strategi som anges i kommissionens meddelande med titeln *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*. I detta syfte kan kommissionen ta hänsyn till enskilda marknadsmässiga behov och enskild utveckling i medlemsstaterna.
- (65) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att främja en bred marknadsutveckling av alternativa bränslen, inte kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av behovet av åtgärder för att säkerställa efterfrågan av en kritisk mängd av fordon som drivs med alternativa bränslen och för en kostnadseffektiv utveckling inom den europeiska industrin, och för att sörja för att fordon som drivs med alternativa bränslen kan köras i hela unionen, kan uppnås bättre på unionsnivå kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att minimera transporternas oljeberoende och minska deras inverkan på miljön. I detta direktiv fastställs minimikrav för utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen, inklusive laddningsstationer för elfordon och tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte, som ska verkställas genom medlemsstaternas nationella handlingsprogram, samt gemensamma tekniska specifikationer för sådana laddnings- och tankstationer samt krav beträffande användarinformation.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *alternativa bränslen*: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn. De inbegriper bland annat
 - el,
 - väte,
 - biodrivmedel, enligt definitionen i artikel 2 i i direktiv 2009/28/EG,
 - syntetiska och paraffiniska bränslen,
 - naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), och
 - gasol (LPG).
2. *elfordon*: ett motorfordon försett med ett drivsystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt.
3. *laddningsstation*: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut.
4. *normal laddningsstation*: en laddningsstation där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på högst 22 kW, med undantag för anordningar med en effekt på högst 3,7 kW, som har installerats i privata hushåll eller som inte i första hand är avsedda för laddning av elfordon, och som inte är tillgängliga för allmänheten.
5. *snabb laddningsstation*: en laddningsstation där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på mer än 22 kW.
6. *landströmsförsörjning*: tillhandahållande av landström genom ett standardiserat gränssnitt till havsgående fartyg eller fartyg i inlandssjöfart vid kaj.
7. *för allmänheten tillgänglig laddningsstation eller tankstation*: en laddnings- eller tankstation för påfyllning av alternativt bränsle till vilken användarna har icke-diskriminerande åtkomst i hela unionen. Icke-diskriminerande åtkomst kan innefatta olika villkor för autentisering, användning och betalning.
8. *tankstation*: en anordning för tankning som tillhandahåller bränsle, med undantag för LNG, via en fast eller en rörlig anläggning.
9. *LNG-tankstation*: en anordning för tankning av LNG som består av antingen en fast eller en rörlig anordning, en offshore-anläggning eller andra system.

Artikel 3

Nationella handlingsprogram

1. Varje medlemsstat ska anta ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. Det ska åtminstone innehålla följande:
 - En bedömning av den aktuella situationen och framtida utvecklingen av marknaden när det gäller alternativa bränslen inom transportsektorn, inklusive med hänsyn till möjligheten att använda dem samtidigt och tillsammans, och av utvecklingen av infrastrukturen för alternativa bränslen, med beaktande av, där det är relevant, gränsöverskridande kontinuitet.

- Nationella syften och mål enligt artiklarna 4.1, 4.3, 4.5, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8 och, i förekommande fall, artikel 5.1 för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen. Dessa nationella syften och mål ska fastställas och kan revideras på grundval av en bedömning av den nationella, regionala eller unionsomfattande efterfrågan samtidigt som det säkerställs att minimikraven för infrastruktur i detta direktiv efterlevs.
 - Åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de nationella syftena och målen som ingår i deras nationella handlingsprogram uppnås.
 - Åtgärder som kan främja utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen inom kollektivtrafiken.
 - Ett fastställande av den stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden samt de nät som, med förbehåll för marknadsmässiga behov, ska utrustas med laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten i enlighet med artikel 4.1.
 - Ett fastställande av den stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden samt de nät som, med förbehåll för marknadsmässiga behov, ska utrustas med CNG-tankstationer i enlighet med artikel 6.7.
 - En bedömning av behovet att installera LNG-tankstationer i hamnar utanför TEN-T-stomnätet.
 - Ett beaktande av behovet att installera elförsörjning på flygplatser för användning i stillastående flygplan.
2. Medlemsstaterna ska se till att man i nationella handlingsprogram tar hänsyn till behoven för de olika transportsätt som finns på territoriet, också för dem för vilka alternativen till fossila bränslen är begränsade.
3. I nationella handlingsprogram ska, när så är lämpligt, hänsyn tas till regionala och lokala myndigheters intressen samt till berörda intressenters intressen.
4. Medlemsstaterna ska där så är nödvändigt samarbeta, genom samråd eller gemensamma handlingsprogram, för att säkerställa att de åtgärder som krävs för att uppnå målen för detta direktiv är samstämmiga och samordnade.
5. Stödåtgärder rörande infrastruktur för alternativa bränslen ska genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i EUF-fördraget.
6. De nationella handlingsprogrammen ska stämma överens med unionens gällande lagstiftning för miljö- och klimatskydd.
7. Medlemsstaterna ska senast den 18 november 2016 underrätta kommissionen om sina nationella handlingsprogram.
8. Kommissionen ska på grundval av de nationella handlingsprogrammen offentliggöra och regelbundet uppdatera information om de nationella syften och mål som medlemsstaterna presenterat i fråga om följande:
- Antalet för allmänheten tillgängliga laddningsstationer.
 - LNG-tankstationer i havs- och inlandshamnar.
 - För allmänheten tillgängliga LNG-tankstationer för motorfordon.
 - För allmänheten tillgängliga CNG-tankstationer för motorfordon.
- I tillämpliga fall ska även information om följande offentliggöras:
- För allmänheten tillgängliga tankstationer för väte.
 - Infrastruktur för landströmsförsörjning i havs- och inlandshamnar.
 - Infrastruktur för elförsörjning till stillastående flygplan.
9. Kommissionen ska biträda medlemsstaterna i rapporteringen om de nationella handlingsprogrammen med hjälp av de riktlinjer som avses i artikel 10.4, bedöma de nationella handlingsprogrammets samstämmighet på unionsnivå och bistå medlemsstaterna i den samarbetsprocess som föreskrivs i punkt 4 i denna artikel.

Artikel 4

Elförsörjning till transporter

1. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, säkerställa att ett lämpligt antal laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2020, för att säkerställa att elfordon kan köras åtminstone i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och, där så är lämpligt, inom nät som fastställts av medlemsstaterna. Antalet sådana laddningsstationer ska fastställas med beaktande av bland annat det antal elfordon som förväntas vara registrerade vid utgången av 2020, som anges i deras nationella handlingsprogram, samt exempel på bästa praxis och rekommendationer från kommissionen. När så är lämpligt ska hänsyn tas till särskilda behov i samband med installationer av laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten vid kollektivtrafikstationer.

2. Kommissionen ska utvärdera tillämpningen av kraven i punkt 1 och, i förekommande fall, lägga fram ett förslag om ändring av detta direktiv, med beaktande av utvecklingen av marknaden för elfordon, för att säkerställa att ytterligare ett antal laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras i varje medlemsstat senast den 31 december 2025, åtminstone i TEN-T-stomnätet samt i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden.

3. Medlemsstaterna ska även vidta åtgärder inom ramen för sina nationella handlingsprogram för att uppmuntra och underlätta utbyggnaden av laddningsstationer som inte är tillgängliga för allmänheten.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att normala laddningsstationer för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller åtminstone de tekniska specifikationerna i punkt 1.1 i bilaga II och de särskilda säkerhetskrav som gäller på nationell nivå.

Medlemsstaterna ska säkerställa att snabba laddningsstationer för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller åtminstone de tekniska specifikationerna i punkt 1.2 i bilaga II.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att behovet av landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg i havs- och inlandshamnar utvärderas i deras nationella handlingsprogram. Installation av sådan landströmsförsörjning ska prioriteras i hamnar i TEN-T-stomnätet och i andra hamnar, och ske senast den 31 december 2025, om det inte saknas efterfrågan och om inte kostnaderna är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att installationer för landströmsförsörjning till transporter till sjöss som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 1.7 i bilaga II.

7. Laddning av elfordon vid för allmänheten tillgängliga laddningsstationer ska, om det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, ske med hjälp av sådana system med smarta mätare som avses i artikel 2.28 i direktiv 2012/27/EU och uppfylla kraven i artikel 9.2 i det direktivet.

8. Medlemsstaterna ska se till att driftansvariga för laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten får köpa elektricitet från varje elleverantör inom unionen, under förutsättning att elleverantöreren samtycker. Driftansvariga för laddningsstationer ska tillåtas att tillhandahålla laddningstjänster för elfordon till kunder på grundval av ett avtalsförhållande, inbegripet laddningstjänster i andra tjänsteleverantörers namn och på andra tjänsteleverantörers vägnar.

9. Vid alla för allmänheten tillgängliga laddningsstationer ska det också vara möjligt för användare av elfordon att ladda elfordon vid enskilda tillfällen utan att ingå något avtal med den berörda elleverantören eller den driftansvariga.

10. Medlemsstaterna ska se till att de priser som begärs av de driftansvariga för laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten är rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande.

11. Medlemsstaterna ska se till att systemansvariga för distributionssystem samarbetar på ett icke-diskriminerande sätt med alla som inrättar eller driver för allmänheten tillgängliga laddningsstationer.

12. Medlemsstaterna ska se till att den rättsliga ramen tillåter att en laddningsstations elförsörjning kan vara föremål för ett avtal med en annan leverantör än den enhet som tillhandahåller elektricitet till det hushåll eller den fastighet där en sådan laddningsstation är belägen.

13. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 1025/2012, ska unionen genom lämpliga standardiseringsorganisationer eftersträva utarbetandet av europeiska standarder som innefattar detaljerade tekniska specifikationer avseende trådlösa laddningsstationer och byte av batteri för motorfordon samt för laddningsstationer för motorfordon i kategori L och elbussar.

14. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 8 för att

- a) göra tillägg till denna artikel och punkt 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 och 1.8 i bilaga II för att kräva att den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas uppfyller de tekniska specifikationer som innefattas i de europeiska standarder som ska utvecklas i enlighet med punkt 13 i den här artikeln, när den berörda europeiska standardiseringsorganisationen har rekommenderat endast en teknisk lösning med tekniska specifikationer enligt vad som anges i en relevant europeisk standard,
- b) uppdatera hänvisningarna till de standarder som avses i de tekniska specifikationer som anges i punkt 1 i bilaga II i de fall där dessa standarder har ersatts av nya versioner som antagits av de behöriga standardiseringsorganisationerna.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.

I dessa delegerade akter ska man föreskriva övergångsperioder på minst 24 månader innan de tekniska specifikationerna däri, eller ändringar av dem, blir bindande för den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas.

Artikel 5

Väteförsörjning till vägtransporter

1. Medlemsstater som beslutar att ta med för allmänheten tillgängliga tankstationer för väte i sina nationella handlingsprogram ska senast den 31 december 2025 se till att ett lämpligt antal sådana stationer finns tillgängliga för att få till stånd trafik med vätedrivna motorfordon, inbegripet bränslecellfordon, i nät som medlemsstaterna fastställer, inbegripet, där så är lämpligt, gränsöverskridande förbindelser.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de för allmänheten tillgängliga tankstationer för väte som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 2 i bilaga II.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 för att uppdatera de standarder som avses i de tekniska specifikationerna i punkt 2 i bilaga II i de fall där dessa standarder har ersatts av nya versioner som antagits av de behöriga standardiseringsorganisationerna.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.

I dessa delegerade akter ska man föreskriva övergångsperioder på minst 24 månader innan de tekniska specifikationerna däri, eller ändringar av dem, blir bindande för den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas.

Artikel 6

Naturgasförsörjning till transporter

1. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal LNG-tankstationer installeras i havshamnar för att göra det möjligt för fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg som drivs med LNG att trafikera hela TEN-T-stomnätet senast den 31 december 2025. Medlemsstaterna ska vid behov samarbeta med angränsande medlemsstater för att säkerställa att TEN-T-stomnätet har lämplig täckning.

2. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal LNG-tankstationer installeras i inlandshamnar för att göra det möjligt för fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg som drivs med LNG att trafikera hela TEN-T-stomnätet senast den 31 december 2030. Medlemsstaterna ska vid behov samarbeta med angränsande medlemsstater för att säkerställa att TEN-T-stomnätet har lämplig täckning.

3. Medlemsstaterna ska i sina nationella handlingsprogram fastställa vilka havs- och inlandshamnar som ska ha LNG-tankstationer i enlighet med punkterna 1 och 2 samt med beaktande av faktiska marknadsmässiga behov.

4. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal LNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2025, åtminstone längs med det befintliga TEN-T-stomnätet, för att säkerställa att tunga motorfordon som drivs med LNG kan köras i hela unionen, där efterfrågan finns, såvida kostnaderna inte är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.

5. Kommissionen ska utvärdera tillämpningen av kravet i punkt 4 och, i förekommande fall, lägga fram ett förslag om ändring av detta direktiv senast den 31 december 2027, med beaktande av marknaden för tunga motorfordon som drivs med LNG, för att säkerställa att ett lämpligt antal LNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras i varje medlemsstat.

6. Medlemsstaterna ska se till att det finns ett lämpligt distributionssystem för LNG-försörjning på deras territorium, inbegripet påfyllningsanläggningar för LNG-tankbilar, för att försörja de tankstationer som avses i punkterna 1, 2 och 4. Genom undantag får angränsande medlemsstater, inom ramen för sina nationella handlingsprogram, bilda en sammanslutning i syfte att uppfylla detta krav. Överenskommelser om sammanslutningar ska omfattas av medlemsstaternas rapporteringsskyldighet enligt detta direktiv.

7. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal CNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2020, för att, i enlighet med artikel 3.1 sjätte strecksatsen, säkerställa att CNG-motorfordon kan köras i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden och, där så är lämpligt, inom nät som fastställs av medlemsstaterna.

8. Medlemsstaterna ska, genom sina nationella handlingsprogram, se till att ett lämpligt antal CNG-tankstationer som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2025, åtminstone längs med det befintliga TEN-T-stomnätet, för att säkerställa att CNG-motorfordon kan köras i hela unionen.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att de CNG-tankstationer för motorfordon som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationerna i punkt 3.4 i bilaga II.

10. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 1025/2012, ska unionen eftersträva att det inom de berörda europeiska eller internationella standardiseringsorganisationerna utarbetas standarder med detaljerade tekniska specifikationer för

a) LNG-tankstationer för transporter till sjöss och på inre vattenvägar,

b) tankstationer för LNG- och CNG-motorfordon.

11. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 8 för att

a) göra tillägg till denna artikel och punkterna 3.1, 3.2 och 3.4 i bilaga II i syfte att kräva att den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas uppfyller de tekniska specifikationerna i de standarder som kommer att utarbetas i enlighet med punkt 10 a och b i denna artikel, när de behöriga europeiska standardiseringsorganisationerna har rekommenderat endast en teknisk lösning med tekniska specifikationer enligt beskrivningen i en relevant europeisk standard, i tillämpliga fall förenliga med relevanta internationella standarder,

b) uppdatera hänvisningarna till de standarder som avses i de tekniska specifikationer som anges eller kommer att anges i punkt 3 i bilaga II om dessa standarder har ersatts av nya versioner som antagits av de behöriga europeiska eller internationella standardiseringsorganisationerna.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.

I dessa delegerade akter ska man föreskriva övergångsperioder på minst 24 månader innan de tekniska specifikationerna däri, eller ändringar av dem, blir bindande för den infrastruktur som ska tas i bruk eller förnyas.

12. I avsaknad av en standard, innehållande detaljerade tekniska specifikationer för LNG-tankstationer för transporter till sjöss och på inre vattenvägar som avses i punkt 10 a, och i synnerhet i avsaknad av sådana specifikationer som avser bunkring av LNG, ska kommissionen, med beaktande av det pågående arbetet i IMO, Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen, Donaukommissionen och andra relevanta internationella forum, ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8 för att föreskriva

- krav för gränssnitt vid bunkring av LNG vid transport till sjöss och på inre vattenvägar,
- krav som avser säkerhetsaspekter vad gäller lagring på land och bunkringsförfarande för LNG vid transporter till sjöss och på inre vattenvägar.

Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med relevanta grupper med experter på transporter till sjöss och på inre vattenvägar, inbegripet experter från nationella myndigheter med ansvar för sjöfart till havs och inlandssjöfart, innan dessa delegerade akter antas.

Artikel 7

Användarinformation

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/30/EG ska medlemsstaterna se till att relevant, enhetlig och tydlig information görs tillgänglig om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningsstationer. Sådan information ska göras tillgänglig i fordonsmanualer, vid tankstationer och laddningsstationer, på motorfordon och hos motorfordonsförsäljare inom deras territorium. Detta krav ska gälla alla motorfordon, och deras motorfordonsmanualer, som släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016.

2. Det tillhandahållande av information som avses i punkt 1 ska baseras på märkningsbestämmelserna angående huruvida bränsle uppfyller standarderna från de europeiska standardiseringsorganisationerna som fastställer de tekniska specifikationerna för bränslen. Om det i sådana standarder hänvisas till en grafisk symbol, inbegripet ett färgkodningsschema, ska denna vara enkel och lättbegriplig och den ska placeras på ett uppenbart synligt sätt

- a) på motsvarande pumpar och tillhörande munstycken vid alla tankstationer, från den tidpunkt då bränslen släpps ut på marknaden,
- b) på eller i omedelbar närhet till bränsletankslocket på alla motorfordon som rekommenderas och som är kompatibla med bränslet i fråga och i fordonsmanualer, i de fall sådana motorfordon släpps ut på marknaden efter den 18 november 2016.

3. När bränslepriser visas vid en tankstation ska, i tillämpliga fall och särskilt när det gäller naturgas och väte, en jämförelse mellan relevanta enhetspriser visas i informationssyfte. Presentationen av denna information får inte vara vilseledande eller förvirrande för användarna.

För att öka konsumenternas kunskap och skapa insyn i bränslepriserna på ett sätt som är enhetligt i hela unionen, ska kommissionen ges befogenhet att genom genomförandeakter anta en gemensam metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen.

4. I de fall där det i standarder från europeiska standardiseringsorganisationer som fastställer tekniska specifikationer för ett bränsle inte ingår märkningsbestämmelser för överensstämmelse med standarderna i fråga, om det i märkningsbestämmelserna inte hänvisas till någon grafisk symbol inbegripet färgkodningsscheman, eller om märkningsbestämmelserna inte lämpar sig för att uppnå målen i detta direktiv, får kommissionen i syfte att uppnå ett enhetligt genomförande av punkterna 1 och 2 uppdraga åt europeiska standardiseringsorganisationer att utarbeta specifikationer för driftskompatibilitetsmärkning eller anta genomförandeakter som fastställer den grafiska symbolen, inbegripet ett färgkodningsschema, för driftskompatibilitet avseende de bränslen som lanseras på unionsmarknaden och som, enligt kommissionens bedömning, uppnår minst 1 % av den totala försäljningsvolymen i fler än en medlemsstat.

5. Om märkningsbestämmelserna för respektive standarder från europeiska standardiseringsorganisationer uppdateras, genomförandeakter om märkningen antas eller nya standarder från europeiska standardiseringsorganisationer för alternativa bränslen utarbetas när så är nödvändigt, ska motsvarande märkningskrav tillämpas på alla tanknings- och laddningsstationer och motorfordon som registrerats inom de medlemsstaternas territorium från och med 24 månader efter uppdatering respektive antagande.

6. De genomförandeakter som avses i denna artikel ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9.2.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifter som anger geografisk placering av för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen som omfattas av detta direktiv, när sådana uppgifter finns, görs tillgängliga för alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. När det gäller laddningsstationer får sådana uppgifter, när dessa finns, innefatta information om tillgänglighet i realtid samt historisk information och realtidsinformation avseende laddningen.

Artikel 8

Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4, 5 och 6 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 17 november 2014. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4, 5 och 6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4, 5 och 6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har några invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 9

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.
3. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsfristen för att avge yttrandet, kommitténs ordförande så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

Artikel 10

Rapportering och översyn

1. Varje medlemsstat ska till kommissionen överlämna en rapport om genomförandet av sitt nationella handlingsprogram senast den 18 november 2019 och därefter vart tredje år. Rapporterna ska innefatta den information som avses i bilaga I och ska, i tillämpliga fall, inbegripa en relevant motivering avseende nivån av uppnående av de nationella mål och syften som avses i artikel 3.1.

2. Senast den 18 november 2017 ska kommissionen till Europaparlamentet och rådet lämna in en rapport om bedömningen av de nationella handlingsprogrammen och deras samstämmighet på unionsnivå, inbegripet en utvärdering av nivån av uppnående av de nationella mål och syften som avses i artikel 3.1.

3. Kommissionen ska överlämna en rapport om tillämpningen av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet vart tredje år från och med den 18 november 2020.

Kommissionens rapport ska innehålla följande:

- En bedömning av de åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna.
- En bedömning av detta direktivs följder för marknadsutvecklingen när det gäller infrastrukturen för alternativa bränslen och dess bidrag till marknaden för alternativa transportbränslen samt dess följder för ekonomin och miljön.
- Information om tekniska framsteg och marknadsutveckling för alternativa bränslen inom transportsektorn och när det gäller relevant infrastruktur som omfattas av detta direktiv och för andra alternativa bränslen.

Kommissionen får ange exempel på bästa praxis och lägga fram lämpliga rekommendationer.

Kommissionens rapport ska även bedöma de krav och datum som fastställs i detta direktiv med avseende på uppbyggnaden av infrastruktur och införandet av specifikationer, med beaktande av den tekniska och ekonomiska utvecklingen samt marknadsutvecklingen när det gäller vart och ett av de alternativa bränslena, och rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

4. Kommissionen ska anta riktlinjer för medlemsstaternas rapportering av de uppgifter som förtecknas i bilaga I.

5. Senast den 31 december 2020 ska kommissionen göra en översyn av genomförandet av detta direktiv, och, vid behov, lägga fram ett förslag om att ändra det genom att fastställa nya gemensamma tekniska specifikationer avseende den infrastruktur för alternativa bränslen som omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv.

6. Senast den 31 december 2018 ska kommissionen, om den anser det vara lämpligt, anta en handlingsplan för genomförandet av den strategi som anges i kommissionens meddelande med titeln *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen* för att uppnå bredast möjliga användning av alternativa transportbränslen, samtidigt som teknikneutralitet säkerställs, och för att främja hållbara eldrivna transporter i hela unionen. I detta syfte får kommissionen ta enskilda marknadsbehov och enskild utveckling i medlemsstaterna i beaktande.

Artikel 11

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 18 november 2016. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 12

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 13***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 22 oktober 2014.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

B. DELLA VEDOVA

Ordförande

BILAGA I

RAPPORT

Rapporten ska innehålla en beskrivning av de åtgärder som vidtas i en medlemsstat till stöd för uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen. Rapporten ska åtminstone inbegripa följande delar:

1. Rättsliga åtgärder

Information om rättsliga åtgärder som kan bestå av lagstiftningsåtgärder samt rättsliga och administrativa åtgärder för att stödja uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, såsom byggnadslov, tillstånd för parkeringar, certifiering av företagens miljöprestanda och koncessioner på bränslestationer.

2. Politiska åtgärder som stöder genomförandet av det nationella handlingsprogrammet

Informationen om dessa åtgärder ska inbegripa följande:

- Direkta incitament för köp av transportmedel som drivs med alternativa bränslen eller uppbyggnad av infrastrukturen.
- Tillgång till skatteincitament för att främja transportmedel som drivs med alternativa bränslen och den relevanta infrastrukturen.
- Användning av offentlig upphandling till stöd för alternativa bränslen, inklusive gemensam upphandling.
- Icke-ekonomiska incitament på efterfrågesidan, till exempel förmånstillträde till begränsade områden, parkeringspolicy och särskilda filer.
- Beaktande av behovet av tankstationer för förnybart flygbränsle på flygplatser som ingår i TEN-T-stomnätet.
- Tekniska och administrativa förfaranden och lagstiftning beträffande tillstånd för tillhandahållande av alternativa bränslen, som syftar till att underlätta tillståndsprcessen.

3. Stöd till utbyggnad och produktion

Årliga offentliga anslag till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, uppdelade efter alternativt bränsle och transportsätt (väg, järnväg, vatten och luft).

Årliga offentliga anslag för att stödja produktionsanläggningar med avseende på tekniker för framställning av alternativa bränslen, uppdelade efter alternativt bränsle och transportsätt.

Beaktande av eventuella särskilda behov under den inledande fasen av utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen.

4. Forskning, teknisk utveckling och demonstration:

Årliga offentliga anslag för att stödja forskning, teknisk utveckling och demonstration vad gäller alternativa bränslen, uppdelade efter bränsle och transportsätt.

5. Mål och syften

- En uppskattning av det förväntade antalet fordon som drivs med alternativa bränslen 2020, 2025 och 2030.
- Nivån på uppnåendet av de nationella målen rörande användning av alternativa bränslen inom de olika transportsätten (väg, järnväg, vatten och luft).
- Den årliga nivån på uppnåendet av de nationella målen för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen för de olika transportsätten.
- Information om den metod som tillämpas för att ta hänsyn till snabba laddningsstationers laddningseffektivitet.

6. Utvecklingen när det gäller infrastruktur för alternativa bränslen

Förändringar i utbud (ytterligare kapacitet i infrastrukturen) och efterfrågan (den kapacitet som faktiskt utnyttjas).

BILAGA II

TEKNISKA SPECIFIKATIONER

1. Tekniska specifikationer för laddningsstationer

1.1 Normala laddningsstationer för motorfordon

Växelströmsbaserade normala laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med de uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2. Samtidigt som typ 2-kompatibiliteten bibehålls kan dessa uttag utrustas med sådana anordningar som mekaniska skjutlock.

1.2 Snabba laddningsstationer för motorfordon

Växelströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl utrustas minst med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2.

Likströmsbaserade snabba laddningsstationer för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med anslutningsdon av de kombinerade laddningssystemen av typ "Combo 2" som beskrivs i standarden EN 62196-3.

1.3 Trådlösa laddningsstationer för motorfordon

1.4 Batteribyte för motorfordon

1.5 Laddningsstationer för motorfordon tillhörande kategori L

1.6 Laddningsstationer för elbussar

1.7 Landströmsförsörjning till havsgående fartyg

Landströmsförsörjningen till havsgående fartyg, vilket inbegriper utformning, installation och testning av systemen, ska uppfylla de tekniska specifikationerna i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8 Landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart

2. Tekniska specifikationer för tankstationer för väte för motorfordon

2.1 Tankstationer för väte som finns utomhus och som tillhandahåller vätgas som används som bränsle ombord på motorfordon ska uppfylla de tekniska specifikationerna i ISO/TS 20100 beträffande tankning med vätgas.

2.2 Renheten hos det väte som tillhandahålls av tankstationerna för väte ska uppfylla de tekniska specifikationerna i standarden ISO 14687-2.

2.3 Tankstationer för väte ska använda tankningsalgoritmer och tankningsutrustning som uppfyller specifikationerna i ISO/TS 20100 beträffande tankning med vätgas.

2.4 Anslutningsdon till motorfordon för tankning av vätgas ska uppfylla standarden ISO 17268 beträffande anslutningsdon för tankning av vätgasdrivna motorfordon.

3. Tekniska specifikationer för tankstationer för naturgas

3.1 Tekniska specifikationer för tankstationer för LNG för fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg

3.2 Tekniska specifikationer för tankstationer för LNG för motorfordon

3.3 Tekniska specifikationer för anslutningsdon/behållare för CNG

Anslutningsdon/behållare för CNG ska följa Uneces föreskrift nr 110 (som hänvisar till ISO 14469, delarna I och II)

3.4 Tekniska specifikationer för tankstationer med CNG för motorfordon.

Förslag till lag om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter

Härigenom föreskrivs följande.¹

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om hur infrastrukturen för alternativa bränslen till transporter ska vara utformad och om information till användarna av sådan infrastruktur. Syftet med lagen är att underlätta utbyggnaden och användandet av sådan infrastruktur.

2 § I denna lag betyder

1. elfordon: ett motorfordon försett med ett drivsystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt,

2. laddningsstation: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut,

3. normal laddningsstation: en laddningsstation där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på högst 22 kW, med undantag för anordningar med en effekt på högst 3,7 kW, som har installerats i privata hushåll eller som inte i första hand är avsedda för laddning av elfordon, och som inte är tillgängliga för allmänheten,

4. snabb laddningsstation: en laddningsstation där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på mer än 22 kW,

5. landströmsförsörjning: tillhandahållande av landström genom ett standardiserat gränssnitt till fartyg vid kaj,

6. tankstation: en anordning för tankning som tillhandahåller bränsle, med undantag av flytande naturgas, via en fast eller rörlig anläggning,

7. för allmänheten tillgänglig laddningsstation eller tankstation: en laddnings- eller tankstation för påfyllning av alternativt bränsle till vilken användarna har icke-diskriminerande åtkomst,

8. tankstation för flytande naturgas: fast eller rörlig anordning för tankning, offshore-anläggning eller andra system.

Krav

Elförsörjning till transporter

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på

1. laddningsstationer för elfordon,

2. trådlösa laddningsstationer för motorfordon,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

3. batteribyte för motorfordon,
4. laddningsstationer för motorfordon kategori L,
5. laddningsstationer för elbussar,
6. installationer för landströmsförsörjning till havsgående fartyg, och
7. installationer för landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav att installera smarta mätare vid laddningsstationer för elfordon vilka är tillgängliga för allmänheten.

5 § Avgifter för att ladda elfordon vid laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande.

Väteförsörjning till vägtransporter

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på

1. tankstationer för väte, och
2. renheten av det väte som tillhandahålls på sådana tankstationer.

Naturgasförsörjning till transporter

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på

1. tankstationer för naturgas,
2. gränssnitt vid bunkring av flytande naturgas vid transport till havs och på inre vattenvägar,
3. säkerhet vid lagring på land och bunkringsförfarande för flytande naturgas vid transport till havs och på inre vattenvägar.

Information till användare

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav att lämna information om vilka motorfordon som regelbundet kan tankas med enskilda bränslen på marknaden eller laddas vid laddningsstationer.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav att prisinformation vid tankstationer ska innehålla information om enhetspriser för andra relevanta bränslen. Informationen får inte vara vilseledande eller förvirrande för användarna.

Tillsyn

10 § Regeringen bestämmer vilken myndighet som ska utöva tillsyn.

11 § Den myndighet som utövar tillsyn får meddela de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall för att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Bilaga 2

Ett föreläggande eller ett förbud får förenas med vite.

12 § Den myndighet som utför tillsyn får ta ut avgift för ärendehandläggning och tillsyn enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Överklagande

13 § Beslut enligt 11 § om förelägganden och förbud och beslut enligt 12 § första stycket om att påföra avgift får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 18 november 2016.

Förslag till lag om ändring i ellagen (1997:857)

Härigenom föreskrivs¹ att 11 kap. 13 § ellagen (1997:857) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

13 §²

Ett avtal mellan en konsument och en elleverantör ska innehålla uppgifter om

Ett avtal mellan en konsument och en elleverantör *om leverans av el i konsumentens uttagspunkt* ska innehålla uppgifter om

1. elleverantörens namn, adress, telefonnummer och webbplats,
2. elleverantörens åtagande gentemot konsumenten,
3. när avtalet träffas och vid vilken tidpunkt elleverantören planerar att överta leveranserna till konsumenten,
4. var konsumenten kan finna information om elleverantörens priser och övriga villkor,
5. villkoren för fakturering och betalning,
6. den tid som avtalet löper eller om det löper tills vidare,
7. vad som gäller avseende förlängning av ett avtal som löper under viss tid,
8. villkoren för uppsägning av avtalet,
9. hur ersättningen beräknas vid uppsägning i förtid av ett avtal som löper under viss tid,
10. villkoren för ersättning om elleverantören inte uppfyller sitt åtagande enligt avtalet, och
11. hur elleverantören på sin webbplats samt på begäran på annat sätt tillhandahåller den ytterligare konsumentrelaterade information som anges i 18 §.

Information om avtalsvillkoren och uppgifterna enligt första stycket ska lämnas till konsumenten innan avtalet ingås eller bekräftas.

Denna lag träder i kraft den 18 november 2016.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

² Senaste lydelse 2011:712.

Efter remiss har yttranden lämnats av Kammarrätten i Göteborg, Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Linköping, Domstolsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Styrelsen för ackreditering och kontroll, Kustbevakningen, Konsumentverket, Boverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Energimarknadsinspektionen, Elsäkerhetsverket, Sjöfartsverket, Kommerskollegium, Regelrådet, Trafikverket, Statens väg och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Transportstyrelsen, VINNOVA, Sveriges Kommuner och Landsting, BIL Sweden, Elbil Sverige, Energigas Sverige, Power Circle, Scania AB, Swedish Standards Institute, Svensk Energi, Föreningen Svensk sjöfart, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet, SWEREF Skärgårdsredarna, Sveriges Bussföretag, Sveriges Hamnar, Tesla Motors Sverige och Transportföretagen.

Därutöver har Svensk Etanol Kemi AB, Chademo Association Europe, 2030-sekretariatet, Strateco Utveckling AB och Konkurrensverket inkommit med yttranden.

Gröna Bilister, Motormännen, Svensk Bensinhandel, SEK Svensk Elstandard, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Golf förbundet, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Konsumenter, Sveriges Åkeriföretag, Visita, Volvo AB, Volvo Cars och Vätgas Sverige har fått tillfälle men har inte kommit in med något yttrande.